This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

558
R4

Fr. Regensberg:

Lilla

Freimdorfsche Verlagshandlung
Stuttgart

STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES

15114

DG 558
R4

Stuttgarter Setzmaschinendruckerei, G. m. b. H., Stuttgart.

Der Seesieg bei Lissa.

Trafalgar—Lissa—Tsuschima! Diese drei Schlachtennamen bedeuten zugleich Marksteine in der neuzeitlichen Entwicklungsgeschichte der Kriegsmarine und der Seetaktik. In der Schlacht bei Trafalgar (21. Okt. 1805), die noch in die Glanzzeit der Segelschiffsflotten fiel, schlug Nelson die vereinigte französische und spanische Flotte entscheidend und sicherte dadurch Englands unumschränkte Herrschaft über die See. Ein Jahrhundert später fiel dann die eigentliche Entscheidung im ostasiatischen Kriege nicht in der Mandschurei, sondern auf dem Meere, indem die japanische Flotte unter Admiral Togo am 27. und 28. Mai 1905 die russische bei der Insel Tsuschima in der Straße von Korea vernichtete.

In der Zeit zwischen der Schlacht von Trafalgar, die ein Ende machte mit der Draufgängertaktik der Engländer im 18. Jahrhundert, und der größten Seeschlacht der Neuzeit hat sich eine völlige Umgestaltung der Mittel und Waffen des Seekrieges vollzogen durch die Einführung des Dampfes als Motor und den Wettstreit zwischen Panzer und Artillerie. Dieser nahm seinen Anfang, als gegen die Sprenggeschosse von Paixhans' Bombenkanonen Holzschiffe nicht mehr brauchbar erschienen. 1858 ward die erste Panzerfregatte erbaut; 1861 das erste gepanzerte Turmschiff („Monitor") im amerikanischen Sezessionskriege, in dem das Zusammenwirken von Heer und Flotte entscheidend gewesen ist, und der zugunsten des Nordens endete, weil diesem schließlich die Seeherrschaft zufiel. Das gewaltige Ringen der Union mit den Konföderierten ist zur See nur ein Küstenkrieg gewesen; schon begegnen wir in

ihm aber den neuen Waffen des Seekrieges: Dampfkraft, Panzer und Sporn, Torpedo und Mine, auch das Unterseeboot erscheint, jedoch alles noch in technischen Anfängen.

Sechzig Jahre nach Trafalgar und vierzig Jahre vor Tsuschima wurde die Taktik des modernen Seegefechts geboren, als sich bei Lissa am 20. Juli 1866 zum erstenmal Panzerschiffe in offener Seeschlacht begegneten. Im Sezessionskriege hatte es die ersten Einzelkämpfe zwischen den neuen Streitwerkzeugen gegeben*): hier erst kam es zu einem Zusammenstoß der gepanzerten Riesen im großen. Wie Erzherzog Albrecht zu Lande mit der Südarmee bei Custoza**) am 24. Juni das an Zahl weit überlegene italienische Heer geschlagen hatte, so führte Held Tegetthoff nun auch Österreichs junge Marine zu einem glorreichen Siege über die ganz erheblich stärkere italienische Flotte.

— — — — — — — — — — — —

Wie ein riesiger Lugaus entsteigt den blauen Fluten der Adria — ungefähr in der Längenmitte dieses Meeres — das Felseneiland Lissa. Dalmatien ist das südlichste der österreichischen Kronländer, von denen es auch das wärmste Klima besitzt. Seiner Küste sind, neben zahlreichen kleineren Klippen (Scoglien), 20 größere Inseln vorgelagert; die bedeutendsten — in der Richtung von Norden nach Süden — heißen: Arbe, Pago, Brazza (die größte und bevölkertste), Lesina, Lissa, Curzola, Lagosta und Meleda. Von diesen Eilanden des dalmatinischen Archipels ist am weitesten südwestlich vorgeschoben (weiter in dieser Richtung liegt nur das winzige Busi) der 15 km lange und 8 km breite Felsklumpen Lissa: einen halben Grad südlich von dem am Westufer des Adriatischen Meeres gegenüberliegenden italienischen Kriegshafen Ancona, 70 Seemeilen (à 1852 m) von der italienischen und 30 Seemeilen von der dalmatinischen Küste entfernt. Schroff fallen ringsum

*) Am 9. März 1862 war das berühmte Duell zwischen dem nordstaatlichen Turmschiff „Monitor" und dem gepanzerten Schiffe „Merrimac" der Südstaaten, das den theoretischen Kampf zwischen Panzer und Geschütz in die Praxis übertrug.

**) Vergl.: „Custoza und die Verteidigung von Südtirol 1866" von Fr. Regensberg (Stuttgart, Franckh'sche Verlagshandlung).

seine Küsten zum Meere ab; im Innern herrscht gleichfalls der nackte Felsboden vor, doch gibt es auch fruchtbare Täler.*)

Der höchste Punkt und das Wahrzeichen von Lissa (für den Seemann das Peilungsobjekt) ist der mit Fichtenwäldern bedeckte Monte Hum (585 m). Die Insel besitzt mehrere treffliche Häfen: vor allem im Westen die weite Bucht von Comisa und im östlichen Teil der Nordküste den Hafen von San Giorgio, an dem der Hauptort Lissa (4800 Einwohner) liegt. Die einzige wirkliche Straße auf der Insel führt von Lissa durch einen 310 m hohen Paß, an der Maxfeste vorbei, nach Comisa, sonst verbinden nur Saumwege die einzelnen Befestigungen.

Die Eilande an der Küste Dalmatiens hießen bei den Alten die liburnischen Inseln; sie wurden schon früh von Inselgriechen, dann um 380 v. Chr. durch Dionys den Älteren von Syrakus mit Kolonien besetzt. Dieser Tyrann gewann die erste Seeschlacht bei Lissa, wo er mit Hilfe der Lessinaner und Lissaner Schiffe über die Illyrier siegte. Zur Zeit der Römer, an die noch Reste eines antiken Theaters, Thermen usw. erinnern, war Lissa bereits Flottenstation. Die Insel kam dann unter die Herrschaft der Byzantiner und später unter die der Venetianer. Wegen ihrer strategischen Wichtigkeit besetzten sie 1811 die Engländer: sie erbauten das den Eingang zum Hafen von Lissa verteidigende Fort Georg (55 m über dem Meere) und auf beiden Seiten der Bucht die steinernen Defensionstürme Robertson (50 m Seehöhe), Bentink (75 m) und Wellington (190 m). Nachdem die Franzosen Dalmatien besetzt hatten, suchten sie vergeblich die mit ihren Kreuzern

*) Hier entwickelt sich, wie auf der benachbarten Insel Lesina (nordöstlich von Lissa), unter dem milden Himmel eine Vegetation, wie man sie unter diesem Breitengrade nicht anzutreffen erwarten kann. „Über Gartenmauern und Dächern ragen die gefiederten Wedel hochstämmiger Palmen," schreibt J. Stradner in seinem interessanten Werke: „Neue Skizzen von der Adria. III. Liburnien und Dalmatien" (Graz, Verlag Leykam), „im Innern der Inseln findet man Wäldchen von Johannisbrotbäumen, und zwischen den Felsen blüht im Frühjahr mannshoch der Asphodill. Lissa besitzt dieselbe Wintertemperatur wie Sorrent und ist nur um einen halben Grad kälter als Korfu." Im westlichen Teile der Insel tritt der südliche Landschaftscharakter noch mehr hervor als auf der andern Seite.

die Adria beherrschenden Briten aus diesem Besitz zu vertreiben. Ihr von Dubourdieu befehligtes Geschwader wurde im Treffen bei Lissa am 12. März 1811 von dem englischen unter Kommodore Hoste gänzlich geschlagen. 1815 fiel Österreich das Eiland zu, auf dem nun die bestehenden Befestigungen verstärkt und neue Werke: Batterien und Schanzen, hinzugefügt wurden. Zur Verteidigung des Hafens von S. Giorgio die Batterien Mamula (33 m Seehöhe) und Zupparina (28 m) auf der Landzunge zwischen jenem und der Bucht Karober; ferner die Batterie Schmid (16 m) auf einer vorspringenden Landspitze der Ostseite des Hafenbeckens und die offene Batterie Madonna (13 m) im Hintergrunde des Hafens. Die Batterien Magnaremi (165 m) und Perlitsch (253 m) zur Verteidigung der Bucht von Comisa, die Maxfeste zur Sperrung der Straße Comisa-Lissa; die Batterie Nadpostranje (170 m) zur Verteidigung des Hafens von Manego. Endlich waren noch an der Südostküste und auf dem 270 m hohen Rücken S. Cosmo-Andrea südlich des Hafens S. Giorgio 7 Geschützeinschnitte gemacht und mit Geschützen versehen worden. Alle diese Werke konnten jedoch modernen schweren Geschossen nicht lange widerstehen; auch waren die dem feindlichen Feuer ausgesetzten Böschungen bei dem Mangel an Erdreich nur mit Mauerwerk und Steinen verkleidet. Auf dem vorhin erwähnten Bergrücken, wie auf dem Monte Hum und dem Wellingtonturme waren optische Signalstationen errichtet; in telegraphischer Verbindung mit dem dalmatinischen Festlande stand Lissa durch ein Kabel, das über die Inseln Lesina und Brazza als Zwischenstationen gelegt war.

Wenn man nach dem Passieren des Leuchtturms und des Forts in die Bucht von Lissa einfährt, wird auf einer kleinen Halbinsel der stille Friedhof des Städtchens sichtbar, dessen Grabkreuze ein auf hohem Sockel liegender Löwe überragt: das Denkmal der gefallenen Helden von Lissa. Der Schauplatz des Sieges der horizontal rot-weiß-rot gestreiften kaiserlichen Kriegsflagge über die italienische Trikolore (senkrecht grün-weiß-rot gestreift) liegt im Nordwesten von Lissa, zwischen diesem und den Nachbareilanden Lesina und Solta; vorausging die zweitägige Beschießung der Inselfeste durch

die italienische Flotte unter Persano. Die schwache österreichische Besatzung behauptete nicht nur das Eiland, sondern bereitete durch ihren wahrhaft heroischen Widerstand zugleich den Erfolg Tegetthoffs vor.

Es befanden sich auf Lissa 5 Komp. Marine-Infanterie, 2 Komp. Küsten-Artillerie, 1 Detach. Genietruppe und 1 Matrosendetachement, zusammen 1833 Mann, von denen nach Abzug der Geschützbedienungen nur 950 Streitbare für die Abwehr von Landungsversuchen blieben. In den fortifikatorisch recht schwachen Werken waren 88 Geschütze aufgestellt, durchweg glatte Kanonen, Haubitzen und Mörser; nur ein kleiner Teil eignete sich für einen Kampf mit neuzeitlichen Panzerschiffen. Allerdings lagen die Inselbefestigungen großenteils ziemlich hoch über dem Meeresspiegel, trotzdem aber waren die österr. Geschütze den italien. gegenüber durchaus unzulänglich an Zahl wie an Kaliber. Man hatte weder S. Giorgio noch die übrigen Häfen durch Seeminen, Barrikaden oder andere Hindernisse, welche die lokale Verteidigung selbstredend sehr erleichtert haben würden, verschlossen. Allzu aussichtsvoll konnte die Aufgabe, mit so geringen Mitteln Lissa gegen die furchtbaren Schiffskanonen der Italiener zu verteidigen, daher nicht erscheinen. Zum Glücke für die Sache der Kaiserlichen befand sich jedoch hier — ebenso wie bei der Flotte — der richtige Mann auf dem entscheidenden Posten: Insel- und Festungskommandant war Oberst Urs de Margina (ein Rumäne aus Siebenbürgen), der sich schon bei Solferino, wo ihm das Maria-Theresienkreuz zuteil wurde, als tapferer und entschlossener Führer bewährt hatte. Er war willens, die ihm von seinem Kaiser anvertraute Inselfeste bis aufs äußerste zu halten, und wußte die Besatzung mit dem gleichen Geiste zu erfüllen, bestens hierin unterstützt von den ihm zugeteilten Offizieren: Geniemajor Hiltl, Hauptmann Klier vom Küsten-Art.-Regt. und dem Kommandanten der Infanteriebesatzung, Major Kratky vom Marine-Inf.-Regt.

Am Morgen des 18. signalisierte der optische Telegraph auf dem Humberge das Nahen der italienischen Flotte mit Kurs Nordwest, zuerst von 9, dann von 22 Schiffen. Gegen 9 Uhr ließ der Kommandant auf der Piazza S. Spirito

im Orte Lissa als Alarmsignal 3 Kanonenschüsse abfeuern, alle Batterien zur Bereitschaft aufrufend. Ebenso rasch und ordnungsmäßig bezog die Marine-Infanterie die ihr im voraus zugewiesenen Posten. Telegraphische Meldungen gingen sogleich ab an das Generalkommando in Zara auf dem Festlande, behufs Weitergabe an Admiral Tegetthoff, der die kaiserl. Schlachtflotte auf der Reede von Fasana, etwas nördlich Pola, versammelt hielt.

Die ersten Schüsse fielen auf der Westseite der Insel, zwischen den Batterien bei Comisa und den feindlichen Schiffen: der Kampf war nun eröffnet. Ungeachtet aller Tapferkeit der kaiserl. Besatzung konnte sein schließlicher Ausgang kaum zweifelhaft sein, wenn Tegetthoff mit der Flotte nicht rechtzeitig zum Entsatze herbeikam. Auf die ihm zugegangene Drahtnachricht: „Comisa mit 12 Schiffen angegriffen," stellte er telegraphisch an das Inselkommando das Ansuchen: „Bitte angeben, welche Gattung Schiffe, um zu entnehmen, ob Angriff auf Lissa Diversion oder ob das Gros der feindlichen Flotte dort engagiert ist." Gegen 2 Uhr nachm. traf dann die Meldung ein: „Hafen von Lissa angegriffen" und bald hernach: „Heißes Kanonengefecht bei Lissa ohne Schaden." Bevor wir jedoch die Vorgänge auf und bei Lissa am 18. und 19. Juli weiter schildern, haben wir zunächst den angreifenden Teil, die italienische Kriegsflotte, ins Auge zu fassen.

Sachverständige Beurteiler hielten es bei Ausbruch des Krieges für ziemlich wahrscheinlich, daß Erzherzog Albrecht mit seiner Südarmee den Italienern trotz ihrer numerischen Überlegenheit eine Schlappe beibringen werde, wenn man auch keinen so glänzenden Sieg wie den von Custoza vorhersehen konnte. Dagegen mußte es nach aller menschlichen Berechnung wohl als ausgeschlossen erscheinen, daß die österreichische Flotte der italienischen mit Erfolg entgegen zu treten vermöchte, so groß waren die Unterschiede nach Schiffszahl und Ausrüstung. Die italienische Flotte war 1860 durch Ver-

einigung der sardischen und neapolitanischen Kriegsmarine entstanden und zählte zunächst 82 Fahrzeuge. Cavour bot alles zu ihrer Vergrößerung auf, damit Italien über eine Flotte verfüge, die imstande sei, die Herrschaft auf der Adria zu erringen. Von 1861—66 wuchs die Seemacht des jungen Königreiches um 31 Schiffe, wofür die Regierung gegen 200 Millionen Franken aufwendete, die bei dem kläglichen Stand der Finanzen größtenteils von Frankreich entlehnt werden mußten. Die neuen Panzerschiffe wurden unter dem Einfluß der von Nordamerika ausgegangenen Umwälzung mit Benützung der jüngsten Erfindungen gebaut und mit Geschützen modernster Gattung*) ausgerüstet; im eigenen Lande ließ sich nur ein geringer Teil davon herstellen, deswegen wurden die namhaftesten französischen, nordamerikanischen und englischen Schiffswerften und Geschützgießereien mit Aufträgen bedacht. Unverkennbar blieb jedoch gegen den Eifer für Vergrößerung und Verbesserung des Materials die Sorgfalt für gediegene Ausbildung des Flottenpersonals nicht unerheblich zurück.

Als sich mit Beginn des Jahres 1866 die Anzeichen des Kriegsausbruches vermehrten, besaß Italien eine seinem voraussichtlichen Gegner Österreich bedeutend überlegene Schlachtflotte von 140 Kriegsschiffen (eingerechnet 16 noch im Bau begriffene) mit 11321 Kanonen, 30,210 Pferdekraft und 187,077 Tonnengehalt, deren Bemannung 23,842 Köpfe stark war. Nach den Erfahrungen im Sezessionskriege kamen schon damals als eigentliche Schlachtschiffe nur noch Panzer in Betracht, deren die Flotte 12 besaß, während 12 andere noch

*) „Je 2 gezogene Armstrong-Kanonen zu 25 cm Kaliber (Geschoßgewicht 300 Pfund engl.) führten die Panzerschiffe „Re di Portogallo" und „Affondatore". Der „Re d'Italia" hatte 16, „Palestro" und „Vareſe" je 20 gez. Armstrong-Kanonen zu 20 cm Kaliber (Geschoßgewicht 150 Pfund engl.) an Bord. Das Grundgeschütz der Armierung der Panzerschiffe war die gez. bereifte Kanone von 16 cm Kaliber, welche Stahlprojektile im Gewichte von 107 Pf. und Langgeschosse von 74 Pf. (engl.) verfeuerte. Weiters führten die ital. Schiffe glatte eiserne Kanonen desselben Kalibers und glatte Kanonen und Haubitzen von 20 cm Kaliber," berichtet F. Ritter v. Attlmayr, 1866 Korvettenkapitän in Tegetthoffs Flaggenstab, in seiner ausgezeichneten seekriegsgeschichtl. Studie: „Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866."

(größtenteils auf inländischen Werften) im Bau begriffen, jedoch der Vollendung nahe waren.

Am 3. Mai 1866 ordnete König Viktor Emanuel die Zusammenstellung einer Operationsflotte in der Adria von 3 Geschwadern (Schlacht-, Hilfs- und Belagerungsgeschwader) an, bestehend aus 31 seiner besten Schiffe. Zugleich ergingen Befehle zur Ausrüstung noch weiterer Fahrzeuge, um jene Flotte auf den Stand von 38 Kriegsschiffen zu bringen. Ein Teil der Schiffe lag im Hafen von Ancona, der ‚Ellbogenstadt' — so benannt von den Syrakusanern, die sie auf jenem Punkte der adriatischen Westküste angelegt hatten, wo diese aus nordnordwestlicher in die westnordwestliche Richtung umbiegt. Den übrigen, in inländischen Häfen befindlichen oder von auswärts kommenden Fahrzeugen ward als Sammelplatz bezeichnet der süditalienische Hafen von Tarent (in der nördlichsten Ecke des gleichnamigen Golfes).

Zum Oberbefehlshaber ernannte der König den Admiral Carlo Conte Pellion de Persano, der, einer altpiemontesischen Familie entsprossen, am 11. März 1806 zu Vercelli geboren und 1824 in die sardinische Marine eingetreten war. Als Konteradmiral hatte er Garibaldi wesentliche Dienste geleistet bei seinem Angriff auf Sizilien und Neapel und bei der Eroberung von Ancona und Gaëta mitgewirkt. Im Herbst 1860 zum Vizeadmiral befördert, war er von März bis Dezember 1862 Marineminister unter Ratazzi. Bezeichnend für Persano ist, daß er beim Rücktritt dieses kurzlebigen Ministeriums kein Bedenken trug, sich selbst wenige Tage vor der Amtsniederlegung zum Admiral zu ernennen. 1865 trat er kraft königl. Dekrets in den Senat ein, wurde also lebenslängliches Mitglied der Ersten Kammer des ital. Parlaments. Seine Brust schmückten die höchsten Orden seines Königs und anderer Fürsten, und man betrachtete es in Italien als selbstverständlich, daß der für einen Seehelden ersten Ranges geltende Persano, der sich unbestreitbare Verdienste um die Organisation der Flotte erworben hatte, diese auch im Kriege befehligen würde. Es gab freilich Fachmänner, die eine weniger günstige Meinung über ihn hegten, allein sie

dienten unter ihm und waren daher nicht in der Lage, jener Volksstimmung öffentlich entgegenzutreten.*)

Persano traf am 16. Mai in Ancona ein, übernahm das Flottenkommando und hißte seine Flagge an Bord der Panzerfregatte „Re d'Italia". Bereits am 10. Juni — noch vor der Kriegserklärung — erhielt er vom Marineminister, General Angioletti, Verhaltungsmaßregeln für die Eröffnung der Feindseligkeiten zur See, deren erster und wichtigster Punkt lautete: „Das Adriatische Meer ist von feindlichen Schiffen zu säubern; sie sind anzugreifen und zu blockieren, wo immer sie sich befinden mögen." Durch Tagesbefehl vom 15. Juni erteilte der Admiral den ihm unterstellten Schiffen allgemeine Vorschriften, aus denen folgendes hervorzuheben ist: Wenn die gesamte Flotte vereint fahren und in Aktion treten soll, wird sie in die Flotte der Panzerschiffe und jene der ungepanzerten Schiffe eingeteilt sein. Jede Flotte wird in Gruppen geteilt. Für das in England gebaute Widderschiff „Affondatore" (das erst am Morgen der Schlacht bei der Flotte anlangte) wurde bestimmt, daß es im Kampfe außerhalb der Schlachtlinie zu bleiben habe, sowohl um das Flaggschiff des Kommandierenden zu unterstützen, als auch um dort einzuspringen, wo es not tue.

Wenige Tage später wurde Agostino Depretis von der Verwaltung der öffentl. Arbeiten abberufen und zum Marineminister ernannt. Er gab am 20. Juni dem Admiral durch eine Depesche zu wissen, daß der Krieg an Österreich erklärt sei. Gemäß vorheriger Abmachung sollte Persano daraufhin unverzüglich mit allen Schiffen von Tarent nach Ancona in See gehen; er verschob die Abfahrt indes bis auf den 21. abends und kam erst am Abend des 25. auf der

*) „Er war eine bedächtige, kühneren Entschlüssen abholde Natur; wohl nicht so unfähig, wie seine Ankläger nach seiner Niederlage behaupteten, aber nie geneigt, seine ganze Persönlichkeit einzusetzen; eher wich er durch halbe Zusagen und durch Ausbeugen der übernommenen Pflicht aus. Er scheute das Wagnis einer Seeschlacht und verlor im Unglück Fassung und Würde, wie manche seiner halb unwahren Aussagen in dem gegen ihn erhobenen Prozesse zeigten" (H. Friedjung: „Der Kampf um die Vorherrschaft in Deutschland 1859 bis 1866", Bd. II, S. 447).

Reede von Ancona an, wo nun insgesamt 25 Schiffe (darunter 11 Panzer) vereinigt waren.

Nach der schweren Niederlage des Hauptheeres bei Custoza (24. Juni) schaute ganz Italien um so gespannter auf seine Flotte, in der festen Zuversicht, daß diese baldigst durch einen ruhmreichen Sieg jenes Unglück wett machen werde. Als aber in der Frühe des 27. ein Teil der kaiserlichen Flotte auf einer Erkundungsfahrt überraschend vor Ancona erschien und nahezu 2 Stunden auf etwa $2^1/_2$ Seemeilen Entfernung vor der Reede verblieb, nahm Persano diese Herausforderung nicht an. Er ließ zwar die Schlachtlinie bilden, griff indessen nicht an, sondern signalisierte um 8 Uhr morgens der Flotte, wieder vor Anker zu gehen, während die österr. Schiffe sich langsam mit nördlichem Kurse entfernten. Dem Marineministerium gegenüber suchte er sein Verhalten durch Hinweis auf den mangelhaften Zustand mehrerer Schiffe zu rechtfertigen*); die Formierung der Flotte in Schlachtlinie habe genügt, den Feind zu schleunigem Rückzuge in der Richtung auf Pola zu veranlassen. Offiziere und Mannschaften der Flotte dagegen erfüllte dieser Mangel an tatkräftigem Unternehmungsgeist mit Unmut; gleich ihnen hatte das ital. Volk die Empfindung, dadurch eine arge moralische Schlappe erlitten zu haben.**)

---

*) In dem an Bord des „Re d'Italia" abgehaltenen Kriegsrat sprach er zu seinen Unterbefehlshabern außerdem davon, er müsse seiner Instruktion gemäß die Flotte für gewisse andere wichtige Aufgaben schonen, was durchaus nicht der Fall war.

**) In dem österreichischen Generalstabswerk: „Österreichs Kämpfe im Jahre 1866" heißt es in dem Abschnitt des V. Bandes, der den Kampf auf dem Adriat. Meere mit rühmenswerter Objektivität schildert, bezüglich dieses Punktes: „Nicht nur seine Untätigkeit an diesem Tage, sondern selbst die langsame Fahrt von Tarent nach Ancona wurde nebst vielem anderen später Anlaß zu schweren Anklagepunkten gegen den Admiral. Je härter das Urteil war, das ihn traf, desto vorsichtiger muß die Geschichte in bezug auf ihn sein. Gewiß ist, daß das Meiste von dem, was wider ihn als Anklage zutage gefördert wurde, ohne Gewicht gewesen, ja zu seiner Verherrlichung gesprochen hätte, wenn ihm das Kriegsglück bei Lissa günstiger gewesen wäre. Allerdings ist aber auch nicht zu verkennen, daß dem ital. Admiral ein besonderer Drang nach Tätigkeit nicht innewohnte. Das große Unglück, welches das Landheer schon betroffen hatte, bevor er noch Ancona erreichte, und das sonst alles im Lande mit Verzweiflung erfüllte und zur Wiedervergeltung

Dann brach am 3. Juli die Katastrophe von Königgrätz über die kaiserliche Nordarmee herein, und am 5. trug Österreich Napoleon III. die Abtretung Venetiens an. Mit allem Nachdruck verlangte Depretis, daß die Flotte jetzt schleunigst und energisch vorgehe; Persano aber hielt seinem Drängen immer wieder die geringe Zahl und mangelhafte Ausrüstung der Schiffe entgegen. Bevor er die ihm zugesagten 35 Schlachtschiffe nicht zusammen hatte und besonders, solange das als Widder gebaute Turmschiff „Affondatore", von dem er wahre Wunderdinge sich versprach, aus England nicht eingetroffen war, wollte er es auf keinen entscheidenden Kampf mit Tegetthoff ankommen lassen. Der Marineminister tat alles mögliche, um seinen Forderungen zu entsprechen; jedoch bestand die Regierung darauf, daß die Flotte schon jetzt, namentlich hinsichtlich der Panzer, der kaiserlichen überlegen sei. Am 7. erhielt Persano die von ihm verlangten genaueren Instruktionen, welche die bestimmte Weisung enthielten, sofort mit seiner Flotte in See zu gehen, um die feindliche aufzusuchen und ohne weiteres anzugreifen. Der Kampf sei bis zum äußersten durchzuführen, um einen vollen und entscheidenden Erfolg zu erzielen „Der wesentliche Zweck unseres Kriegszuges in der Adria muß vor allem sein, uns zu ihrem Herrn zu machen und dieses Meer von der österr. Eskader zu befreien. Bei Begegnung des Feindes ist dieser zu verfolgen, anzugreifen und zu schlagen, oder wenigstens in die Häfen zurückzujagen und dort in der Art zu blockieren, daß er nicht in See gehen kann."

Nun endlich lichtete die kampfbegierige Flotte am Abend des 8. Juli die Anker und stach in See; 5 Tage später, am Morgen des 13., lag sie wieder auf der Reede von Ancona vor Anker, ohne nur ein feindliches Schiff, die Küste Venetiens oder des dalmatinischen Festlandes erblickt zu haben. Sie hatte inzwischen ungefähr in der Mitte der Adria, möglichst außer Sicht des Landes, gekreuzt und Exerzier- und Manövrier-

drängte, scheint auf ihn nur von deprimierender Wirkung gewesen zu sein. Dies ist vielleicht der härteste Vorwurf, der sich gegen ihn erheben läßt. Als er unternehmend wurde, ließ ihn zumeist nur das Glück im Stich."

übungen vorgenommen, die allerdings sehr nötig waren, da die Ausbildung der Bemannung, der Maschinisten und Heizer wie der Artilleristen, noch viel zu wünschen übrig ließ. Man wußte, daß der Feind auf der Reede von Fasana ankerte, aber als Persanos Stabschef, Linienschiffskapitän d'Amico, ihm während der Fahrt sagte, er fühle sich in seinem Gewissen zu der Erklärung verpflichtet, daß eine längere Untätigkeit der Flotte nicht zu verantworten sei, erwiderte der Admiral: „Als Persano würde ich Ihrem Vorschlage beistimmen; als Oberkommandant jedoch habe ich die Pflicht, nichts zu unternehmen, bis ich über alle meinem Befehl unterstellten Streitkräfte gebieten kann. Es handelt sich nicht um den Ruhm, sondern um den Sieg!"

Angesichts der politischen Lage des Landes, die sich immer ungünstiger gestaltete, je wahrscheinlicher ein baldiger Waffenstillstand wurde, ohne daß Italien irgend einen Erfolg aufweisen konnte, eilte Depretis selbst nach Ancona und besprach sich mit Persano, dem Konteradmiral Vacca, dem Vizeadmiral Conte Albini und ihren Stabschefs. Aus der Ungeduld der Regierung war längst zorniger Unwille geworden, der sich mit jedem Tage steigerte; politische Rücksichten waren für sie entscheidend, statt daß allein militärische hätten maßgebend sein dürfen. Man verlangte Eroberungen an der österr. Küste, um sie beim Friedensschluß gegen die ersehnten Teile von Südtirol austauschen zu können. Was bei Custoza und durch die darauffolgende Untätigkeit des Landheeres gefehlt worden war, sollte Persano wieder gut machen, indem er mit der Flotte, die er für eine Entscheidungsschlacht noch nicht genügend vorbereitet erachtete, die Vorherrschaft in der Adria errang: „Italien erwartet von Ihnen den Beweis, daß sein Meer auch wirklich sein Meer ist." Der Ministerpräsident Baron Ricasoli schrieb ihm, innerhalb einer Woche müsse die feindliche Flotte vernichtet und Istrien besetzt sein, sonst stände ein armseliger Friedensschluß in Aussicht. Ein am 14. Juli zu Ferrara unter Vorsitz des Königs mit Beiziehung der Generale Lamarmora und Cialdini abgehaltener Ministerrat endlich stellte Persano vor die Alternative: Angriff oder Absetzung.

Alles bestürmte den Admiral, seine Bedenken fahren und die Flotte unverzüglich auslaufen zu lassen; auch der von patriotischem Eifer durchglühte Abgeordnete Pier Carlo Boggio (dieser beredte Advokat war dem Generalstab der Flotte als Berichterstatter attachiert worden) drängte dazu. Behufs persönlicher Einwirkung kam Depretis am 15. abermals nach Ancona; er stellte d'Amico die Frage, ob er einen Handstreich auf Lissa für angemessen halte, was der Generalstabschef für den Fall bejahte, wenn man vor Abschluß eines Waffenstillstandes noch rasch etwas tun wolle, da weder Venedig noch die kaiserl. Flotte im Kanal von Fasana angegriffen werden könnten. Es sei auch wohl anzunehmen, daß ein Unternehmen gegen jene Insel die österr. Schiffe veranlassen werde, ihre bisherige Operationsbasis aufzugeben und die jetzige unangreifbare Stellung zu verlassen. Konteradmiral Vacca pflichtete ihm bei, während Albini Gegenvorstellungen erhob. Gemäß dem Gutachten seines Stabschefs, Marquis Paulucci, der den Hafen von Lissa genau kannte, stellte er die Unternehmung als sehr schwierig hin; Lissa sei „das Gibraltar des Adriatischen Meeres," was nun freilich stark übertrieben war. Persano erklärte sich schließlich einverstanden, doch nur unter der Bedingung, daß man ihm genügende Landungstruppen zur Verfügung stelle. Depretis versprach, ihm soviel Truppen, wie nur möglich, nachzusenden, ebenso den „Affondatore" gleich nach seinem Eintreffen. So faßte Persano nun den Entschluß, die Flotte am nächsten Tage in See gehen zu lassen; auch er hielt einen Handstreich für ausführbar und hoffte die Insel genommen zu haben, bevor die österr. Flotte ihr Hilfe bringen könnte.*)

*) Bemerkenswert ist folgendes Urteil des franz. Admirals, Grafen Bouet-Willaumez, das A. Lumbroso in seinem großen Werke „Il processo dell'Ammiraglio di Persano," Roma 1905 (vergl. den interessanten Aufsatz über Persano in Heft 4, Jahrg. I der Monatschrift „Milit. Welt", Wien, E. M. Stern) mitteilt: „Vor und während der Schlacht sind seemännische Fehler begangen worden. Aber die größte Schuld, die den Grund zu allen Mißgriffen legte, die nicht nur eine seemännische, sondern auch eine militärische ist, ja die — man kann sagen — auch eine Verleugnung des gesunden Menschenverstandes darstellt, bestand darin, daß man die Flotte vorschickte, um — was übrigens in tapferer Weise geschah — gegen die Batterien einer felsigen Insel von schwie-

Bei ihrem Auslaufen von Ancona am 19. Juli, nachm. 3 Uhr, bot die italienische Schlachtflotte einen imposanten Anblick. Sie umfaßte 11 Panzer, nämlich 7 Panzerfregatten, die beiden Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile" und die gepanzerten Kanonenboote „Palestro" und „Varese". An ungepanzerten Schiffen: 4 Schraubenfregatten (darunter „Maria Adelaide" als Flaggschiff des Vizeadmirals Conte Albini), 1 Schrauben- und 2 Radkorvetten; 2 armierte Avisos und 2 gemietete Avisodampfer, ferner 1 Spital- und 1 Proviantschiff. Noch an demselben Tage stießen 3 Schrauben-Kanonenboote und am 18. die Schraubenfregatte „Garibaldi" zur Flotte. Alle Panzerschiffe waren grau angestrichen, die Holzschiffe schwarz. Als Verstärkung der zur Flotte gehörigen Marine-Infanterieabteilungen führte Albini auf der ihm unterstellten Division der Holzschiffe 600 Marine-Infanteristen für Landungszwecke mit.

Zunächst wurde ein nordöstlicher Kurs eingehalten, um das wirkliche Angriffsziel zu verbergen, und bis zum Abend des 17. auf hoher See laviert. Persano verfügte über keine für Operationszwecke genügende Spezialkarte von Lissa; er hatte sie vom Marineministerium verlangt, allein nichts be-

---

rigsten Landungsverhältnissen und einem mehr als zweifelhaften strategischen Wert Sturm zu laufen. Derart verbraucht diese Flotte in einem zweitägigem Kampf ihre eigene Munition, ihre Bemannung, ihre Energie gegen dieses Felseneiland, um dann in überraschender Weise eine feindliche frische und kompakte Flotte in entwickelter Schlachtordnung auf sich losdampfen zu sehen. Aber diese Ungeheuerlichkeit ist nicht von den italienischen Generalen ausgeheckt worden: die öffentliche Meinung verlangte sie! Sie drängte die Flotte gegen ihren Willen vorwärts. Sie also trägt eigentlich die Schuld!" Dazu ist zu bemerken, daß Depretis wohl auch mit jeder anderen Operation der Flotte zufrieden gewesen wäre, sagte er doch zu Persano und seinen Unteradmiralen: „Machen Sie, was Sie wollen, wenn nur die österr. Flagge aus der Adria verschwindet." Nachdem sich Persano aber einmal auf die Unternehmung gegen Lissa, die der Regierung ein Faustpfand für die bevorstehenden Friedensverhandlungen liefern sollte, eingelassen hatte, mußte er wenigstens darauf bedacht sein, durch einen gutgeplanten, überraschend wirkenden und mit höchster Energie durchgeführten Angriff die Einnahme der Insel schnell zu bewirken. Er konnte sich doch sagen, daß die Lage seiner Flotte von vornherein bedenklich war, wenn sie noch während der Berennung in ihrer dabei notwendigen Teilung und nach unvermeidlichen Verlusten und Havarien überrascht wurde — wie es tatsächlich geschah.

kommen. Unter seinen Offizieren befanden sich viele, die früher österr. Uniform getragen hatten und genaue Auskunft über die Küsten und Befestigungen der Insel geben konnten; diese zog er jedoch nicht zu Rate, sondern sandte seinen Stabschef d'Amico an Bord des Aviso „Messagiere" zum Erkunden voraus. Der „Messagiere" konnte ungefährdet das ganze Eiland umkreisen, da d'Amico die neutrale englische Flagge gehißt hatte — eine übrigens gegen das internationale Völkerrecht verstoßende Kriegslist. Er gelangte sogar vor den Hafen S. Giorgio, wo zufällig gerade die Garnison vor der Kaserne angetreten war, die der Stabschef auf 1200 Mann schätzte. Überall wurde der Verlauf der Küste genau studiert, die Lage der Batterien auf vorbereiteten Plänen eingezeichnet, ihre Höhe über Wasser und die Geschützzahl notiert; auch erfolgten zahlreiche Lotungen. Auf Grund dieser Beobachtungen gelangte d'Amico zu der Ansicht, daß die Werke, mit Ausnahme des zum Schutze des Telegraphenkabels dienenden Wellingtonturmes und der östlich von Comisa aufgeführten Batterie mit Erfolg von der See beschossen werden könnten. Er hielt eine Landung bei Comisa und dem Hafen Manego für möglich, selbst wenn es nicht gelang, die Batterien völlig zum Schweigen zu bringen. Somit erschien ein Handstreich immerhin ausführbar, wenn auch nicht so leicht, wie man vorher angenommen hatte. Der Stabschef entwarf unverzüglich einen Angriffsplan, den Persano genehmigte, nachdem der „Messagiere" am Abend des 17. bei der Flotte wieder eingetroffen war.

— — — — — — — — — — — — —

Ein Tagesbefehl des Admirals gab der Flotte bekannt, daß der Angriff auf die Insel Lissa am Morgen des 18. Juli mit Tagesanbruch zu beginnen habe und zwar gleichzeitig von drei Seiten. Persano selbst wollte mit dem aus 8 Panzer- und 2 Holzschiffen bestehenden Gros der Flotte im Norden die Befestigungen von S. Giorgio in der Front niederkämpfen. Vacca hatte mit 3 Panzern und 1 Holzschiff den Hafen Comisa an der Westküste anzugreifen, um durch Unterwerfung der Batterien Magnaremi und Perlitsch dem Expeditionskorps die Möglichkeit einer Landung zu bieten,

falls diese bei Manego nicht gelänge. Hier, an der Südküste, also im Rücken des Hafens S. Giorgio, sollte Albini mit 4 hölzernen Schraubenfregatten und 1 Schraubenkorvette die Batterie Nadpostranje zum Schweigen bringen und dann die Landungstruppen ausschiffen. Die Kanonenbootflottille wurde unter Fregattenkapitän Sandri in der Nacht vom 17. zum 18. nach Lesina geschickt, um dort beim ersten Tagesschein die Verbindung mit dem Festlande zu unterbrechen und dadurch eine Benachrichtigung Tegetthoffs unmöglich zu machen. Die beiden schnellaufenden Avisos „Esploratore" und „Stella d'Italia" erhielten Befehl, als Ausluger im Norden der Insel zu kreuzen und schleunigst jede Annäherung feindlicher Schiffe zu signalisieren.

Infolge der Schwierigkeit, die Befehle während der Nacht rechtzeitig den in Bewegung befindlichen Schiffen zu übermitteln, gelangte die Flotte nicht, wie Persano beabsichtigt hatte, beim Morgengrauen, sondern erst gegen $9^1/_2$ Uhr vormittags in den Bereich der Felseninsel. Es war somit nicht gelungen, die kaiserliche Besatzung zu überraschen, die auch bereits durch das Erscheinen des „Messagiere" (trotz der englischen Flagge) auf einen bevorstehenden Angriff vorbereitet worden war. Ihre Alarmierung berichteten wir auf S. 10 und verfolgen nun die Vorgänge bei der Berennung am 18. Juli. Der erste Geschützkampf fand von $11^1/_2$ Uhr ab statt zwischen den Batterien Magnarami und Perlitsch und der Panzergruppe Vaccas („Principe Carignano", „Castelfidardo" und „Ancona"). Diese führte 82 Schiffskanonen, darunter 66 gezogene, vermochte jedoch gegen die hochgelegenen österr. Batterien nichts auszurichten. Um $1^1/_2$ Uhr brach Konteradmiral Vacca daher das Gefecht ab und fuhr mit seinen Schiffen um die Südwestspitze der Insel nach dem Hafen Manego zur Unterstützung der Holzflotte, was er Persano melden ließ.

Sobald Albinis Holzschiffe gegen $11^1/_2$ Uhr auf der Höhe von Manego erschienen waren, hatte die Batterie Nadpostranje ein außerordentlich wohlgezieltes Feuer begonnen, das mehrere glückliche Treffer ergab. Die Kanonen der Italiener vermochten, wie sich bald herausstellte, das Werk überhaupt nicht zu erreichen. Unter diesen Umständen wagte der

Vizeadmiral keine Landung; er steuerte seewärts und sandte zu Persano, um weitere Befehle zu erbitten, in deren Erwartung die Holzflotte bis 6¼ Uhr abends zur Stelle blieb. Als Vacca bei seinem Eintreffen diesen Mißerfolg erfuhr, ließ er seine Gruppe gleich weiterdampfen, um zur Hauptmacht unter Persano zu stoßen.

Diese 8 Panzer standen seit 11¾ Uhr mit den Hafenbefestigungen von S. Giorgio in einem heftigen Geschützkampf, dessen Donnerrollen sich in hundertfachem Echo an den Felswänden der Insel brach. Die von dem Admiral selbst befehligte Gruppe („Re d'Italia", „Formidabile", „S. Martino", „Palestro") führte den Angriff von der Westseite her, die andere („Re di Portogallo", „Maria Pia", „Terribile", „Varese") — unter dem Linienschiffskapitän Riboty — von Osten. Die beiden Gruppen hatten zusammen 173 Geschütze an Bord (darunter 2 300pfünd. Armstrong-, 6 150pfünd. gez. Stahlreif- und 136 gez. Kanonen) und boten allen Eifer auf, um die österr. Batterien niederzukämpfen. Trotz ihrer starken Minderzahl an Geschützen erwiderten diese jedoch das Feuer mit unerschütterlicher Ruhe und großer Präzision; zeitweilig wurden auch Glühkugeln den italien. Schiffen zugesandt. Gegen 1½ Uhr schlug eine Armstronggranate in das Pulvermagazin der von 3 Panzern beschossenen Batterie Schmid an der östl. Hafeneinfahrt, die schon vorher ihren tapferen Kommandanten, Lt. Pawlowsky, verloren hatte, und nun mit einem furchtbaren, die ganze Insel und das Meer erschütternden Knall in die Luft flog. Die Explosion verwandelte den größten Teil der Batterie in einen Trümmerhaufen, unter dem 40 Mann begraben lagen; der übrige Teil konnte nicht mehr benutzt werden. Triumphgeschrei der Italiener begrüßte diesen Erfolg, den sie durch verdoppelte Anstrengungen zu vervollständigen bemüht waren, später darin unterstützt von der gegen 4¾ Uhr eintreffenden Gruppe Vacca. Persano hatte dem Konteradmiral den Befehl gesandt, vor Comisa wenigstens 1 Panzerschiff zurückzulassen, um die dortige Garnison zu beschäftigen, der Vacca jedoch nicht zu Händen gekommen war.

Der beiderseitige Artilleriekampf steigerte sich zu größter

Heftigkeit. Jeden Augenblick durchzuckte den dichten Pulverqualm, der Panzerschiffe wie Hafenbefestigungen umlagerte, das helle Aufblitzen der abgefeuerten Geschütze, deren Getöse geradezu betäubend wirkte. Unbeirrt setzten die Verteidiger jedoch ihre Abwehr fort; freilich konnte alle Tapferkeit nicht verhindern, daß die so gewaltig überlegenen Feuerschlünde des Gegners bei ihnen Kanonen außer Gefecht setzten, und daß ihre Brustwehren zersplitterten unter den schweren Hohlgeschossen der ital. Panzer; das Admiralschiff allein verfeuerte an diesem Nachmittag über 1300 Granaten. Der Versuch Persanos, die „Maria Pia" und den „San Martino" gegen 4 Uhr nachmittags in den Hafen einlaufen zu lassen, um die Batterien in seinem Innern zu beschießen, vereitelte deren Feuer, wobei die Batterie Zupparina sich hervortat. Namentlich „Maria Pia" wurde übel zugerichtet; beide Panzer mußten schleunigst den Hafen verlassen. Nach sechsstündigem Kampfe, in dem die Hälfte der Geschütze demontiert worden war, mußte Fort Georg endlich sein Feuer einstellen; nicht lange hernach verstummte auch die benachbarte Batterie Mamula: sie hatte ihren Kommandanten und den dritten Teil der Besatzung eingebüßt. Nun bildete der Turm Wellington das Hauptziel der ital. Geschütze; er erhielt zwar eine gewaltige Bresche auf seiner Nordseite, konnte aber aus seiner Mörserbatterie das Feuer bis zuletzt erwidern.

Um 7 Uhr abends*) traf Albini mit seinem Geschwader bei der Panzerflotte ein, und nun wäre — wie Randaccio in seiner „Storia della Marina militare ital." meint — der geeignete Augenblick gewesen, noch eine äußerste Anstrengung sämtlicher Geschütze anzuordnen, um dann zu landen und zu stürmen. Statt dessen zog Persano von 8 Uhr abends seine

*) So meldet das ital. Generalstabswerk, während das österr. die Holzflotte schon gegen $5^1/_4$ Uhr bei dem Geschwader eintreffen und an der Beschießung der linken Flanke von Fort Georg teilnehmen läßt. Persano war außer sich über die Ergebnislosigkeit der Operationen seiner beiden Unterbefehlshaber; er hatte Albini schriftlich Vorwürfe darüber gemacht, daß er keine geeignete Stelle habe finden können, um Truppen ans Land zu setzen und dann gegen Lissa vordringen zu lassen. Der Vizeadmiral wies in der Antwort die Vorwürfe seines Vorgesetzten zurück, indem er ihn ersuchte, einen Panzer nach Manego zu senden, um sich von der Unmöglichkeit zu überzeugen, da etwas zu tun.

Schiffe gruppenweise zurück, die dann während der Nacht in 2 Kolonnen zwischen Lissa und Lesina kreuzten. Es war ein großer Fehler, daß keine Schiffe zurückblieben, um auch zur Nachtzeit den Feind zu beunruhigen und am Ausbessern seiner Befestigungen zu hindern. Gegen 10 Uhr kehrte Kapitän Sandri mit den Kanonenbooten zurück und meldete dem Admiral: „Die telegraphische Verbindung zwischen Lissa und Lesina ist zerstört." Er wußte nicht, daß Tegetthoff trotzdem alles erfuhr, was bei Lissa vorging. Zunächst war das Kappen des Kabels viel zu spät erfolgt, da es infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit der Kanonenboote gegen 4 Uhr nachmittags wurde, bis man in den Hafen von Lesina einlief. Die dortige Ortsbehörde mußte erst durch Androhung einer Beschießung gezwungen werden, die Stelle des Kabellagers anzugeben; dann endlich erfolgte das Kappen des Kabels, auch ein optischer Telegraph wurde zerstört. Der wackere Telegraphenbeamte Bäumer jedoch hatte sich mit seinem Apparat in Begleitung von 5 Gendarmen auf die Bergspitze Grabie geflüchtet, von wo er den ferneren Verlauf des Kampfes bei Lissa beobachten konnte. Er schaltete nun den Apparat in die von Lesina nach dem dalmat. Festlande führende Leitung ein und telegraphierte alle seine Wahrnehmungen nach Zara, das sie an Tegetthoff weitergab, ohne daß die Italiener hiervon etwas ahnten. Der österr. Hafenbeamte von Lesina, den Sandri an Bord seines Schiffes hatte holen lassen, versicherte, daß der Angriff der Italiener auf Lissa schon am Morgen über Triest an Tegetthoff gedrahtet worden sei; dieser habe geantwortet: „Ausharren, es kommt Entsatz!" Als der Kapitän dies Persano berichtete, wollte er der Nachricht keinen Glauben schenken. „Sie berichteten ja selbst, wie feindselig jener Mann sich benommen habe," entgegnete er Sandri. „Ich halte seine Aussage für eine absichtliche Täuschung, die uns von einer Fortsetzung des Angriffs morgen früh abhalten soll." Tatsächlich hatte auch der österr. Oberbefehlshaber weder an diesem Tage, noch später vor seinem Auslaufen, zu dem er sich erst am 19. entschloß, dem Inselkommando eine ähnliche Depesche zukommen lassen.

Die ganze Nacht hindurch arbeitete die Besatzung von Lissa

unermüdlich daran, die Werke — ausgenommen die zerstörte Batterie Schmid — wieder verteidigungsfähig zu machen; die zerschossenen Lafetten wurden nach Möglichkeit ausgewechselt, allein für das unbrauchbar gewordene Drittel der Geschütze hatte man keinen Ersatz. Eine Verbindung mit dem Festlande gab es nicht mehr, seit das Kabel durchschnitten war. Alle Gemüter beschäftigte die bange Sorge: „Wird die Flotte nicht bald kommen, um uns Hilfe zu bringen?" Tegetthoff aber ankerte noch immer bei Pola; er hielt die Beschießung der Insel für eine Finte der Italiener, die ihn mit seinen Schiffen nach Süden locken wollten, um dadurch für einen Angriff im Norden des Golfes von Venedig (vielleicht auf Triest) freie Hand zu bekommen.

Der kühne Held überschätzte damit den Unternehmungsgeist seines Gegners bei weitem. Persano wollte am Morgen des 19. Juli zunächst das Eintreffen der ihm versprochenen Verstärkungen abwarten und dann erst die Landungsoperation ausführen lassen. Gegen 10 Uhr vormittags erschien auch zunächst das sehnlichst erwartete Turmschiff „Affondatore" (Kommandant Linien-Schiffskapitän Martini), und nicht lange hernach kamen noch 4 Holzschiffe in Sicht: 2 Schraubenfregatten, 1 Radkorvette und 1 gemieteter Transportdampfer, die dem Geschwader Albinis zugeteilt wurden. Diese Schiffe brachten noch 600 Mann Verstärkung, mit denen das Landungskorps nunmehr 2600 Streitbare zählte. „Der Erfolg ist gesichert!" dachte Persano, der im Geiste bereits die Trikolore auf dem Felseneiland wehen sah. Während des Vormittags waren nur einige Schüsse gewechselt worden; jetzt sollte eine kräftige Beschießung aller Festungswerke die Landung vorbereiten. Vizeadmiral Conte Albini erhielt den Befehl, sich mit dem ungepanzerten Geschwader (7 Fregatten, 3 Korvetten), unterstützt von den 3 Kanonenbooten, zur Landung bei dem Hafen Karober (im Westen von Fort Georg) bereit zu halten. Die beiden Panzer „Terribile" und „Varese" dampften nach Comisa ab, um die Besatzung der dortigen Werke zu beschäftigen. Der „Formidabile" ward befehligt, in den Hafen S. Giorgio zur Niederkämpfung des letzten Widerstandes der dortigen Werke ein-

zubringen, energisch unterstützt durch Vacca mit dem „Principe di Carignano", erforderlichenfalls noch durch Heranziehung von „Castelfidardo" und „Ancona". Diese Forcierung der Hafeneinfahrt hatte eine gewaltige Kanonade einzuleiten: „Re di Portogallo" und „Palestro" sollten mit ihren schweren Armstrongs den Wellingtonturm unter Feuer nehmen, während Persano selbst mit den Panzern „Re d'Italia", „S. Martino" und „Maria Pia" die Werke westlich der Einfahrt beschoß, um gleichzeitig das Landungsmanöver bei Karober zu decken.

Um $4^1/_2$ Uhr nachmittags nähert sich die feindliche Flotte, und wieder beginnt der Kampf, der noch ernster und blutiger werden sollte als am vorigen Tage. Das schrecklich mitgenommene Fort Georg muß geräumt werden, beinahe alle Geschütze der westlichen Befestigungsgruppe sind schon zum Schweigen gebracht. Da sehen die Verteidiger sich nacheinander 4 Panzerkolosse aus der feuerspeienden Reihe der rauchumwallten Flotte lösen, die dann mit voller Kraft auf die Hafeneinfahrt losdampfen: an der Spitze der „Formidabile", dahinter die zu seiner Unterstützung bestimmten Schiffe Vaccas. Die Entscheidung scheint bevorzustehen. Schleunigst läßt Oberst Urs, der Inselkommandant, einige leichte Geschütze bis dicht an den Höhenrand von Cosmo-Andrea vorbringen, um die zunächst bedrohte Batterie Madonna*) im Hintergrunde des Hafens zu unterstützen; die 10. Marinekompagnie besetzt den Hang zu beiden Seiten der Batterie und nimmt von dort aus durch lebhaftes Gewehrfeuer teil an dem nun folgenden, denkwürdigen Kampfe.**)

In rascher Fahrt passiert nach 5 Uhr der „Formidabile" (2700 Tonnen Wasserverdrängung, 400 Pferdekraft, 20 Schiffskanonen, 356 Mann Besatzung) die Hafeneinfahrt, die Batterie Zupparina, die aus ihren 3 gez. 24Pfündern das Feuer eröffnet, mit Kartätschen überschüttend. Diese Batterie muß sich dann aber selber gegen den „Re d'Italia" wehren, der Turm Bentink kann seine einzig noch brauchbare Haubitze

*) Sie enthielt 4 gez. 24pfünd. Hinterlader und 4 30pfünd. Granatkanonen, es waren jedoch nur noch 7 Gesch. gefechtsfähig.

**) Eine anschauliche, fesselnde Schilderung davon gibt die Schrift des Hauptmanns Knobloch „Die Kanoniere von Lissa."

nicht rückwärts wenden und die Mörserbatterie des Wellingtonturmes ihre Bomben nur selten und sehr vorsichtig werfen, so daß die Batterie Madonna allein den Kampf gegen die 4 in den Hafen eingedrungenen Panzerschiffe führen muß. Ihr heldenmütiger Kommandant, Oberlt. Jauernig, bewahrt jedoch, wie das österr. Generalstabswerk rühmend hervorhebt, „in diesem furchtbaren Nahkampfe eine seltene Ruhe und erhält durch sein Beispiel die ganze Besatzung in der todesmutigen Ausdauer und Tätigkeit.“ Der nicht minder tapfere Kommandant des „Formidabile“, Fregattenkapitän Saint-Bon legt sich, nur 300 m von der Batterie entfernt, vor Anker, um sie zu vernichten. Machtlos zerschellen die Geschosse der Madonna an dem starken Eisenpanzer des Gegners, einige dringen aber doch durch irgend eine Luke in das Innere und wirken verheerend unter der Besatzung. Auch die Feldgeschütze auf dem Höhenrücken tun ihr möglichstes: eine La Hitte-Granate saust durch eine Stückpforte des „Carignano“; aufsteigender Rauch zeigt einen im Innern ausgebrochenen Brand an. Gleichzeitig bekommt die „Ancona“ von der Madonna einen Schuß, der 6 Mann tot niederstreckt und 17 verwundet. Unter dem Jubel der Verteidiger machen die 3 Panzer Vaccas kehrt und verlassen den Hafen. Der „Formidabile“ allein setzt den Kampf noch eine halbe Stunde lang fort, dann gibt er seinen Anker nebst Kette preis und räumt, übel zugerichtet und das Signal „Feuer an Bord“ hissend, mit 3 Toten und 41 Verwundeten gleichfalls das Feld. Ein brausendes Hurra der Kaiserlichen ertönt, in das sich die Klänge der Volkshymne mischen, angestimmt von der Kapelle der Marine-Infanterie auf dem Höhenrücken.

Bei Anbruch der Dämmerung war der Angriff auf dem Hafen von Lissa glücklich abgeschlagen; auch die beiden Panzer vor Comisa, später verstärkt durch 2 weitere Panzer- und 6 Holzschiffe, hatten sich nach zweistündiger erfolgloser Beschießung zurückgezogen. Die geplante Landung war nicht ausgeführt worden. Albini, bei dem die Entscheidung lag, wenn er seinen Auftrag rechtzeitig vollzog und dann mit seinen 2600 Mann die in der Front genügend bearbeiteten Werke im Rücken angriff, hatte nur einige schwächliche Vorbereitungen

dazu getroffen und dann die Sache aufgegeben. Er meldete dem Admiral, der an der Küste sich brechende Seegang habe das Landen verhindert.*) Der richtige Augenblick war wiederum verpaßt; Persano befürchtete das Herankommen der kaiserlichen Flotte, wollte aber trotzdem das einmal begonnene Unternehmen nicht fallen lassen. Vorläufig beschloß er, am nächsten Morgen die Landung bei Karober ausführen zu lassen, während die mit Armstrongs bestückten Panzer die Batterie Madonna und die etwa sonst noch feuernden Werke zum Schweigen brächten.

Der Morgen des 20. Juli brachte starken Sturm und Regen, so daß das Gelingen des Landungsmanövers sehr zweifelhaft erscheinen mußte. Der Deputierte Boggio, der an Bord des Admiralschiffs war, drängte trotzdem zur Ausführung, allein d'Amico und Vacca waren dagegen, und Persano hätte ihnen wahrscheinlich zugestimmt, wenn nicht kurz nach Sonnenaufgang ein Dampfer mit einem Bataillon Marine-Infanterie an Bord bei der Flotte eingetroffen wäre. Nun glaubte der Admiral, den Angriff auf die Insel fortsetzen zu müssen und ließ Albini den Befehl zugehen, die Ausschiffung vorzunehmen. Es war inzwischen 7 Uhr 50 Minuten geworden. Plötzlich tauchte von Nordwesten her der Ausluger „Esploratore" aus einer Regenbö auf, mit dem Signal am Top: „Verdächtige Schiffe in WNW (Westnordwest)." Kurz darauf signalisierte Persano der Flotte: „Die entdeckten Schiffe sind feindliche. Klar zum Gefecht."

Auf der Insel hatte die durch den 36stündigen Dienst furchtbar ermattete Besatzung trotzdem die ganze Nacht hindurch wieder geschanzt und geschafft, um die Werke nach Möglichkeit auszubessern und ihre Munitions- und Proviantvorräte zu ergänzen. In den Befestigungen, die den Hafen S. Giorgio verteidigten, waren im ganzen nur noch 15

*) „Ein sonderbarer Umstand", bemerkt Persano in seiner Verteidigungsschrift „I fatti di Lissa" spöttisch dazu, „der Hafen Karober liegt im Norden der Insel, der Wind kam von Süden, früher war kein Gegenwind vorhanden, und auf der hohen See empfanden wir keine Oszillationen."

Geschütze zur Wiederaufnahme des Feuers imstande*): wenn Tegetthoff nun nicht bald zum Entsatze herbeieilte, dann war das Schicksal der Insel unabwendbar. In fieberhafter Erregung schauten Offiziere und Mannschaften nordwärts, allein Regenschauer, denen dichter, das ganze Eiland einhüllender Nebel folgte, verwehrten lange Zeit jeden Ausblick. Von verschiedenen Punkten der Küste liefen Meldungen beim Kommandanten ein, daß die feindlichen Schiffe sich zu erneutem Angriff fertig machten.

Auf dem Kirchturme von Lissa schlägt es 10 Uhr. Das Gewölk schwindet, und siegreich dringt die Sonne durch den Nebelschleier. In ihrem Glanze sehen Lissas heldenmütige Verteidiger mit Volldampf die sehnlichst erwartete Entsatzflotte, deren rot-weiß-rote Flaggen im frischen Winde lustig flattern, herannahen. Jubelndes Freudengeschrei begrüßt die kaiserlichen Schiffe, dann aber verfolgen Besatzung und Bevölkerung vom Ufer und von den Höhen schweigend den ungleichen Kampf, mit immer mehr zunehmender Spannung dem Ausgang der nun im Nordwesten ihres Eilandes entbrennenden furchtbaren Seeschlacht entgegenharrend.

Als in der Entscheidungsstunde die beiden Flotten um den Sieg rangen, mußte es sich zeigen, ob der Traum Italiens, „Königin der Adria" zu sein, erfüllt werden solle oder nicht. Bei einem Vergleich der beiderseitigen materiellen Mittel konnte kein Zweifel darüber bestehen, daß die Aussichten der Italiener ungemein günstig seien, da ihre Operationsflotte der kaiserlichen nicht nur an Zahl, sondern vor allem auch hinsichtlich des technischen Gefechtswertes der Schiffe weitaus überlegen war.

---

*) Die Werke der Österreicher hatten 2733 Schüsse abgegeben, während die ital. Schiffe deren mehrere Tausend verfeuert hatten. Die feindliche Flotte erlitt einen Gesamtverlust von 16 Toten u. 96 Verwundeten (Ital. Generalstabswerk), während die Garnison von Lissa an Toten 24 Mann, an Verwundeten 2 Off. und 68 Mann aufwies; davon entfielen auf die Helden der Batterie Madonna wunderbarerweise bloß 1 Toter und 1 Verwundeter.

Die k. k. Flotte zählte am 1. April 1866 (abgesehen von den Binnengewässerschiffen auf dem Gardasee und in den venezianischen Lagunen, sowie den Positionsschiffen, denen Bewachung und Verteidigung von Häfen oblag) an Kriegsschiffen: 7 Panzer (2 noch im Bau, doch nahezu vollendet), 21 Schraubenschiffe, 11 Raddampfer und 11 Segelschiffe (letztere galten größtenteils nicht mehr als operationstüchtig); zusammen 50 Schiffe mit 69,612 Tonnen Wasserverdrängung (Deplacement), 11,730 Pferdekraft, 792 Kanonen und 9890 Mann. An Transportschiffen: 5 Segelschiffe mit 1171 Tonnen Wasserverdrängung und 136 Mann. Der Krieg mit Preußen, das mit Italien Bündnisverhandlungen pflog, schien unvermeidlich, und für das Landheer waren bereits die ersten Vorbereitungen dazu angeordnet worden. Für die Flotte dagegen geschah nichts*); von maßgebenden Persönlichkeiten konnte man sogar gelegentlich hören, auf die Marine werde überhaupt nicht gerechnet. Daß trotzdem die vorhandenen bescheidenen Streitmittel zur See noch rechtzeitig fertiggestellt und dann nicht bloß zur Küstenverteidigung benutzt, sondern

*) Ausgerüstet waren vor dem Kriege nur wenige Schiffe, meist der kleinsten Gattung angehörend, kein einziger Panzer. Von größeren ungepanzerten Schraubenschiffen waren darunter 2 Fregatten, die sich im Adriatischen Golf befanden und 2 Korvetten („Dandalo" in Mexiko und „Friedrich" in der Nordsee). Von den übrigen Schiffen waren im März bloß 5 im Zustande erster Reserve (so daß sie binnen 48 Stunden in See gehen konnten): darunter ein einziger Panzer, die Panzerfregatte 3. Kl. „Drache", ferner Schraubenfregatte „Radetzky", Schraubenkanonenboot „Velebich" und 2 Raddampfer. Der größte Teil der übrigen Schiffe lag völlig abgerüstet und fast durchgängig in Reparatur begriffen im Seearsenal zu Pola. Die beiden größten Panzer der Marine, die Panzerfreg. „Erzh. Ferd. Max" und „Habsburg" waren noch im Bau zu Triest, bereits mit Maschinen versehen, dagegen war die Panzerung erst teilweise vollendet und die innere Einrichtung kaum begonnen. Die für sie bestimmten schweren Geschütze lagen noch bei Krupp in Essen und konnten wegen des von der preuß. Regierung erlassenen Waffenausfuhrverbotes überhaupt nicht eintreffen. Auf Panzerfregatte „Don Juan d'Austria" hatte man das Vorderkastell abgerissen, um es — den 1864 gemachten Erfahrungen entsprechend — durch ein eisernes zu ersetzen; dem gleichen Umbau sollten auch die übrigen Panzerschiffe unterzogen werden. Das für nicht mehr ganz seetüchtig erklärte Linienschiff „Kaiser", das einst der Stolz der österr. Marine gewesen war, lag gänzlich abgerüstet im Arsenal zu Pola, die Schraubenfregatte „Novara" noch im Dock.

unter energischer Zusammenfassung zu kühner Tat verwendet worden sind, ist in allererster Linie das Verdienst des k. k. Konteradmirals Wilhelm v. Tegetthoff gewesen. Mit Recht schreibt Friedjung im Hinweis auf ihn: „Es gibt wenige Kriege zu Wasser und zu Lande, welche ihr Gepräge so sehr durch einen einzigen Mann erhalten haben, wie der Seekrieg von 1866."

Die Familie Tegetthoff war noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts in Westfalen (Paderborn) ansässig, fand dann aber eine neue Heimat in Österreich. Mehrere ihrer Sprossen taten sich in den Kriegen unter Maria Theresia und später unter dem Erzherzog Karl hervor und erwarben sich hohe Auszeichnungen und den Adel. Wilhelm v. Tegetthoff wurde am 23. Dezember 1827 zu Marburg (Steiermark) geboren, wo sein Vater, ein sehr wackerer und gebildeter Offizier, mit einer klugen und energischen Frau vermählt, damals als Hauptmann in Garnison stand. Mit Glücksgütern war die Familie nicht gesegnet; der spätere Admiral durchlebte, wie Moltke, eine entbehrungsreiche Jugend, die aber seinen Charakter stählte und ihn an strenge Pflichterfüllung gewöhnte. 1840 trat er in die k. k. Marineakademie zu Venedig ein, die er 1845 mit den besten Zeugnissen verließ, um nun seinen praktischen Seedienst zu beginnen. Am 27. Januar 1848 zum Offizier befördert, erhielt der junge Schiffsleutnant, dessen hervorragende Eigenschaften schon damals die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten erregten, das Kommando der Goëlette „Elisabeth" und später des Dampfers „Taurus", mit dem er 1855 zum Schutze des österr. Handels nach der Sulinamündung ging. Freudig begrüßte es Tegetthoff, als 1854 Erzherzog Ferdinand Max (nachmals Kaiser von Mexiko) zum Oberkommandanten der Marine ernannt wurde. In der Tat hat sich der Erzherzog, obwohl er keine regelrechte seemännische Ausbildung genossen hatte, große Verdienste um die Hebung und Entwicklung der österr. Marine erworben; insbesondere setzte er gegen den Willen des Marineministeriums und gegen sonstige Strömungen den Bau der ersten Panzerschiffe durch. Er erkannte Tegetthoffs hohe Begabung und nahm 1859/60 den inzwischen zum Korvettenkapitän Beförderten als Adju-

tanten auf seine brasilianische Reise mit. 1861 wurde dieser Linienschiffskapitän und erhielt im Herbst 1862 — erst 35 Jahre alt — das selbständige Kommando der Flottenabteilung in der Levante mit dem Titel eines Kommodore. Sein Ansehen in der kaiserl. Marine war schon damals so fest gegründet, daß man es selbstverständlich fand, als beim Ausbruch des Krieges mit Dänemark er und keiner der älteren Flottenführer nach der Nordsee geschickt wurde. Das mit 2 österr. Fregatten und 3 kleinen preußischen Kanonenbooten gegen 2 schwere dänische Fregatten und 1 Korvette unternommene blutige Seegefecht bei Helgoland (9. Mai 1864) erwarb dem Namen Tegetthoff zuerst europäische Berühmtheit. Diese kühne Tat brachte ihm die Beförderung zum Konteradmiral ein — eine Auszeichnung, die dem durch eigenes Verdienst so rasch Emporgestiegenen freilich auch Neider und Mißgünstige schuf.

W. v. Tegetthoffs mit hoher Tatkraft verbundenes Genie machte ihn zu einem geborenen Führer. Ein bezeichnender Charakterzug seines Wesens war sein Mannesmut, seine Unerschrockenheit im Gefecht wie im Vertreten seiner Überzeugung gegen jedermann. Sein lebhaftes Temperament ließ ihn leicht aufbrausen; im Dienst war er unerbittlich streng, außerdienstlich aber von bezaubernder Liebenswürdigkeit. Schlicht und einfach, sogar etwas nonchalant in seinem Wesen, zeigte er sich stets offen und ohne Falsch, wie ohne Eitelkeit und Selbstsucht; seine Bescheidenheit blieb, auch als er auf dem Gipfel des Ruhmes stand, unverändert.

Nach Wien zu Vorschlägen für eine Reorganisation der Flotte berufen, stieß er dort — wie Vizeadmiral z. D. Paschen*) berichtet — „vielfach auf offenen oder passiven Widerstand, nicht zum wenigsten im eigenen Lager, und vermochte ohne die tatkräftige Unterstützung des damals schon in Mexiko befindlichen Kaisers Max nicht durchzudringen. In der nächsten Zeit zur Untätigkeit verurteilt oder auf Informationsreisen,

*) In einer Charakterskizze („Deutsche Revue", XXVIII. Nov.-Heft), die der Verfasser, der von 1850—1867 der österr. Marine angehörte, auf Grund eigener Erinnerung nach vielfacher dienstlicher wie außerdienstlicher Berührung mit Tegetthoff entworfen hat.

wurde eine unter den Umständen seinen Neigungen entsprechende Expedition nach Ostasien beschlossen. Man fühlte sich erleichtert, wenn der Heißsporn in der Ferne weilte. Die Ausführung wurde indessen durch den Krieg 1866 vereitelt." Sobald der Bruch mit Preußen wahrscheinlich wurde, bot Tegetthoff in Wien alles auf, um auf baldige Ausrüstung der Flotte hinzuwirken, allein die maßgebenden Persönlichkeiten verhielten sich fast sämtlich ablehnend mit der Begründung, man dürfe sich nicht in Auslagen stürzen, ohne von deren Notwendigkeit Gewißheit zu haben. Nur der Erzherzog Albrecht stimmte Tegetthoffs Ansicht bei, daß die Marine in dem bevorstehenden Kriege große Dienste leisten könne, verwies ihn aber an den Vorstand der Marineabteilung, Vizeadmiral Fautz (Marinetruppen- und Flotten-Inspektor war Erzherzog Leopold), der sich jedoch nicht energisch für die Flotte einzusetzen wagte. In Tegetthoffs Aufzeichnungen*) heißt es: „Mittlerweile arbeitete man im Kriegsministerium mit angestrengter Tätigkeit; Regimenter wurden im Bereiche der ganzen Monarchie in Bewegung gesetzt und gegen Böhmen dirigiert, die dortigen Festungen instand gesetzt. Bei der Marine schlief man." Daß die Flotte zur Untätigkeit verurteilt sein sollte, war ihm ein quälender Gedanke. Am 31. März kehrte er aus der Kaiserstadt nach Pola zurück. „Ich verließ Wien mit dem peinigenden Gefühle, daß Unverstand und Gleichgültigkeit von oben auch in diesem Jahre der viel gelästerten und geschmähten Marine harte Opfer auferlegen würden, und ich traf hier in Pola ein, um trotz des Kriegsgeschreies aller in- und ausländischen Blätter das Hafenadmiralat und das Arsenal in einem gemütlichen Friedensschlummer wiederzufinden, den zu stören einige von Wien eingetroffene Weisungen von halbverschwommener kriegerischer Färbung nicht vermocht hatten."

Keiner der leitenden Männer hatte offenbar eine Vorstellung davon, was die zwar kleine, aber tüchtige Flotte unter Leitung eines Tegetthoff bedeuten könne. Viel zu spät für seine Ungeduld erfolgte endlich am 18. April 1866 die kaiserl. Ent-

*) „Aus Wilhelm v. Tegetthoffs Nachlaß", herausgeg. von Adolf Beer (Wien, Gerold).

schließung über die Beteiligung der Flotte im Kriegsfall und Tegetthoffs Ernennung zum Eskaderkommandanten unter Umgehung der älteren Admirale, die teils im Hafen, teils in Wien Verwendung fanden. Freilich suchte man diesen Feuergeist nach Möglichkeit in Schranken zu halten, denn er bekam nicht — dem Antrag der Flotteninspektion gemäß — die Befugnisse eines Armeekommandanten, sondern wurde (vermutlich auf Wunsch des Erzherzogs Albrecht) dem Kommando der Südarmee unterstellt hinsichtlich der Operationen im großen, des Einklanges und der nötigen Unterstützung halber. Eine spätere Instruktion des Kriegsministers, F.M.Lt. Ritter v. Franck, wies nachdrücklichst auf die bedeutende numerische Übermacht der Italiener hin und machte es ihm im kaiserl. Auftrage zur Pflicht, „keine Unternehmungen zu beginnen, welche die k. k. Flotte auf das Spiel setzen, oder wo die zu erreichenden Vorteile die voraussichtlichen Opfer nicht aufwiegen." Dadurch wurde ein zur Seeschlacht führender Angriff auf die ital. Flotte eigentlich unmöglich gemacht, und jeden anderen hätten diese zaghaften Mahnungen wohl von kühner Initiative abgehalten; Tegetthoffs Geist aber war von Anbeginn an auf die Offensive gerichtet, und davon ließ er sich nicht abbringen. Nach verschiedenen vorbereitenden Maßnahmen erging am 30. April der entscheidende Befehl zur Ausrüstung einer Schlachtflotte von je 5 Panzerschiffen und Schraubenfregatten, 1 Schraubenkorvette und 12 Kanonenbooten und Raddampfern, der als Operationsbasis der Kanal von Fasana bei Pola angewiesen wurde.

Der von Tegetthoff während der folgenden Wochen entwickelte Feuereifer, um jene Flotte möglichst rasch kriegsbereit zu machen und noch zu verstärken, ist ebenso bewunderungswürdig, wie sein Organisationstalent und die Zweckmäßigkeit aller Anordnungen. Mit Recht hat man diese vorbereitende Leistung des Admirals ebenso rühmenswert gefunden, wie den späteren Seesieg; in jener Zeit bewährte sich besonders seine Gabe, die ihn beseelenden Gedanken auf andere zu übertragen, so daß sie zur Verwirklichung seiner Pläne und Ideen ihre ganze Kraft einsetzten. Sein hervorragendster Mitarbeiter hierbei war der Kommandant des Seearsenals in Pola,

Linienschiffskapitän A. Eberan v. Eberhorst, der es unter den schwierigsten Verhältnissen fertig brachte, die Ausrüstung der gesamten Flotte noch vor der Entscheidung zu vollenden.

Tag und Nacht war der Admiral unermüdlich tätig, die Offiziere und Ingenieure anspornend und drängend, die durch ihn mit dem gleichen glühenden Eifer erfüllt wurden. In Wien beantragte er die Zuweisung der drei größten Schiffe, welche die österr. Marine damals besaß, zu seiner Eskader: der beiden Panzerschiffe „Erzherzog Ferdinand Max" und „Habsburg", sowie des hölzernen Linienschiffs „Kaiser"; ebenso die der Fregatte „Novara". Er erklärte, in 3 bis 4 Wochen könne die Panzerung der beiden ersten vollendet und ihre Bestückung mit einigen 48-Pfündern bewirkt werden; allein selbst mit nur teilweiser Panzerung und ohne Kanonen werde er sie als Widderschiffe beim Angriff zu verwenden wissen. Die „Novara" war durch einen vermutlich von verräterischer Hand angelegten Brand schwer beschädigt worden, indes Tegetthoff nahm zuversichtlich an, das Schiff werde binnen 6 Wochen wieder kampffähig sein. Seinem Wunsche ward entsprochen, und es gelang in der Tat, die Flotte noch durch diese 4 Schiffe zu verstärken, von denen gerade dem „Ferdinand Max" bei Lissa eine entscheidende Rolle zufiel. Als Bestückung erhielten beide Panzer, da die für sie bestellten Geschütze — wie erwähnt — aus Essen nicht zu erlangen waren, alte Vorderlader.*) Die Holzschiffe ließ der Admiral, wie es schon D. G. Farragut im Sezessionskriege getan hatte, an der Wasserlinie und Batterie durch Ankerketten, die herumgelegt wurden, verstärken (die „Novara" wurde mit Eisenschienen gepanzert); jedoch hatte diese Maßregel mehr eine moralische Bedeutung für die Schiffsbesatzung als wirklichen Defensivwert den schweren ital. Kanonen gegenüber. Getreu dem Wahlspruch jenes helden-

*) Die Geschütze auf Tegetthoffs Eskader waren der Mehrzahl nach glatte 30pfünder (im ganzen 269), dann 26 Stück 60pfünd. Granatkanonen, 116 glatte 48pfünd. Vorderlader und 115 gezogene 24pfünd. Hinterlader (15 cm, System Wahrendorff), endlich 6 gez. 12Pfünder. Überall wurden an Bord Vorbereitungen getroffen, daß aus den 48- und 30pfündern auch glühende Kugeln geschossen werden konnten, um wenigstens einigermaßen den schweren ital. Sprenggeschossen Gegenpart bieten zu können.

mütigen Unionsadmirals: „Hölzerne Schiffe — eiserne Herzen" mußten diese Fahrzeuge ohne Zagen auch mit den Panzerschiffen des Gegners in den Kampf treten. Die bloße Ernennung Tegetthoffs zum Oberbefehlshaber hatte aber genügt, allen Mannschaften eine unerschütterliche Zuversicht zu verleihen.

Die ungepanzerten Batterieschiffe wurden außen schwarz gestrichen, damit der weiße Batteriestreifen keine Zielscheibe für die feindlichen Artilleristen abgäbe. Behufs leichterer Unter-

S. M. Fregatte „Novara".

scheidung im Pulverqualm des Gefechtes hatte jedes Schiff seinen Schlot durch besonderen Anstrich auffallend zu kennzeichnen. Jedes Fahrzeug stieß sofort nach beendeter Ausrüstung zu den im Kanal von Fasana bereits versammelten. Nun galt es, die aus Sparsamkeitsrücksichten stets nach kurzer Dienstzeit wieder entlassenen Mannschaften gründlich einzuüben. Besonders wichtig war die Ausbildung der Artilleristen. Um nämlich seinen, hinsichtlich des Kalibers den italienischen weit nachstehenden Geschützen dennoch eine möglichst verheerende

Wirkung auf die gegnerischen Schiffe zu ermöglichen, führte der Admiral die konzentrierten Lagen ein. Hierbei wurden die Geschütze einer Breitseite sämtlich nach demselben Punkte in der Breitseite des Gegners gerichtet und dann gleichzeitig abgefeuert, um durch die Menge der Geschosse zu ersetzen, was dem einzelnen an Durchschlagskraft mangelte. Bereits am 6. Juni konnten die taktischen Manöver in Divisionen beginnen, die nun tagtäglich fortgesetzt wurden, um die Flotte für Tegetthoffs taktische Ideen einzuschulen: neben dem erwähnten konzentrischen Breitseitenfeuer legte er namentlich Wert auf den Rammstoß im Nahkampf und die enge Formation behufs Erleichterung der gegenseitigen Unterstützung.

Am 23. Juni, dem Tage der Eröffnung der Feindseligkeiten in Oberitalien, waren auf der Reede von Fasana vereinigt: 6 Panzer, 4 Schraubenfregatten, 1 Schraubenkorvette und 10 Kanonenboote, Schuner und Raddampfer. Am 24. überschiffte sich Tegetthoff von der Fregatte „Schwarzenberg" auf die von dem Linienschiffskapitän Max Freih. v. Sterneck befehligte Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max",*) die nun Flaggschiff der Eskader wurde. Noch am gleichen Tage fragte er bei dem Kommando der Südarmee telegraphisch an, ob ihm gestattet sei, gegebenenfalls die Offensive zu ergreifen und eine scharfe Erkundung an der italienischen Küste vorzunehmen. Wie bekannt, schlug am 24. Erzherzog Albrecht die Italiener bei Custoza, seine Antwort traf daher erst am 26. ein. Sie lautete zur Befriedigung des Admirals: „Der freien Aktion der Eskader kein Hindernis im Wege, nur nicht über Lissa hinaus. Mündung des Po und Küste Venedigs im Auge behalten."

Nach einem mit den rangältesten Kommandanten abgehaltenen Kriegsrat ging Tegetthoff noch am Abend des 24. mit 6 Panzerschiffen, der Fregatte „Schwarzenberg", 4 Kanonenbooten und 2 Raddampfern in See. Der zur Operationsbasis der Eskader bestimmte Kanal von Fasana erstreckt sich nordwestlich von dem an der Südspitze der istrianischen Halbinsel gelegenen Kriegshafen Pola, zwischen den Brioni-

*) 5130 Tonnen Wasserverdrängung, 800 Pferdekraft, 18 glatte Kanonen, 489 Mann.

S. M. Panzerschiff „Erzherzog Ferdinand Max"
(das Flaggschiff Tegetthoffs).

schen Inseln und dem Festland. Das nördliche Becken der Adria mußte wegen seiner hervorragenden Bedeutung in erster Linie geschützt werden, aber die ausschließlich auf die Verteidigung durch die Flotte angewiesene Küste Dalmatiens dehnt sich von Fasana noch fast 300 Seemeilen südlich aus. Eine zweite Operationsbasis weiter im Süden, näher dem Mittelpunkte jener Strecke, wäre daher sehr wünschenswert gewesen. Unter den nun aber einmal obwaltenden Umständen, und weil Tegetthoff über keine Avisodampfer mit gleicher Geschwindigkeit wie die ital. Schiffe verfügte, konnte er die erforderliche Klarheit über Stärke und Bewegungen des Feindes nur durch eine scharfe Erkundung gewinnen. Er bestimmte dazu eine aus den augenblicklich verfügbaren Panzern und den schnellsten Holzschiffen zusammengesetzte Schiffsdivision. Den Verlauf der Dinge vor Ancona am Morgen des 27. berichteten wir schon auf S. 14. Trotzdem man in dem dortigen Hafen 11 ital. Panzer, 4 Schraubenfregatten und 2 Avisos zählte, während hinter der Kaimauer noch mehrere Rauchsäulen aufstiegen, hätte Tegetthoff vielleicht dennoch einen Angriff gewagt, allein er mußte — abgesehen von den zahlreichen Strandbatterien — mit dem Vorhandensein unterseeischer Minen vor und in dem Hafen rechnen (die in Wirklichkeit freilich fehlten). Deshalb ließ er um 8 Uhr morgens wieder Kurs gegen die Küste von Istrien nehmen, und vor Sonnenuntergang ankerten seine Schiffe, mit dem Rest der Eskader vereint, auf der Reede von Fasana.

Die Divisionsmanöver wurden fortgesetzt und alle Maßregeln getroffen, um jeden Augenblick in den Kampf fahren zu können. Am 10. Juli traf das letzte noch fehlende Schiff bei der Flotte ein, die der Admiral nach der Schiffsgattung in drei Divisionen eingeteilt hatte: Panzer, große Holzschiffe, Kanonenboote und Schuner. Eine vierte Linie machten die Raddampfer aus; 4 davon waren jedoch den Divisionen als Repetiteure (denen die Wiederholung der vom Admiralschiff gegebenen Signale oblag) und Avisos überwiesen worden. Die Matrosen waren größtenteils Dalmatiner, es befanden sich aber auch über 800 Mann auf der Eskader, die in Venetien ihre Heimat hatten. Nun meldeten die Zeitungen, das lom-

bardisch-venezianische Königreich sei schon vor ein paar Wochen dem Kaiser Napoleon angeboten worden, und unter der Flottenmannschaft gingen bereits Gerüchte über die Abtretung um. Tegetthoff fragte daher am 10. Juli bei der Marinesektion in Wien an, ob jene Matrosen, die alsdann doch keine österr. Bürger mehr waren, nicht vor dem Kampfe noch entlassen werden sollten. Darauf traf der formell richtige, dem wirklichen Sachverhalt jedoch eigentlich nicht ganz entsprechende Bescheid ein: „Venetien noch nicht abgetreten." Tegetthoff ließ darauf durch Tagesbefehl jene Gerüchte für unbegründet erklären: jedenfalls haben sich seine Venezianer bei Lissa ebenso tapfer gehalten wie die Österreicher — der beste Beweis für den kriegerischen Geist, der in der Flotte lebte.

Am 13. Juli traf die Nachricht ein von der Abreise des Erzherzogs Albrecht nach Wien und der vorläufigen Übernahme des Kommandos der Südarmee durch F.M.Lt. Frhrn. v. Maroičić. Das Inselkommando Lissa meldete am 18. den Beginn der Beschießung durch die ital. Flotte (vergl. S. 10), worauf Tegetthoff dem Kriegsministerium und dem Kommando der Südarmee in Görz durch den Draht mitteilte, er erachte dies für eine bloße Demonstration, um die Eskader von Fasana wegzulocken. Er sprach die Bitte um Verhaltungsmaßregeln aus, die er wiederholte, als um 10 Uhr nachts das Generalkommando in Zara den Verlauf der Beschießung an diesem Tage ihm zu wissen gab. Hierauf antwortete das Kommando der Südarmee: „Keine Teilung der Eskader vornehmen und jeden Angriff auf Küste von Istrien und Triest möglichst vereiteln."

Eine Drahtnachricht aus Zara meldete am 19. um 9 Uhr 35 Min. vormittags die Wiederaufnahme der Beschießung durch die ganze feindliche Flotte. Nun konnte von einer Finte der Italiener nicht mehr die Rede sein, und sofort stand es im Geiste des Admirals fest: „Der Augenblick der Entscheidung ist da!" Um $10^1/_2$ Uhr telegraphierte Tegetthoff nach Wien und Görz: „Soeben erhalte ich Nachricht von Zara, daß Kampf bei Lissa heute 7 Uhr wieder begonnen, 22 feindliche Schiffe. Gehe mit Eskader ab, lasse Dampfer „Sta-

dium" zurück, um Weisungen nachzubringen. Bitte um baldige Antwort." Um $10^3/_4$ Uhr erging für die Flotte der Signalbefehl: „Alle Kessel heizen. Wer dampfklar, in Bewegung setzen." Ein zweites Signal berief die Schiffskommandanten, von denen die meisten Jugendfreunde des Admirals waren, an Bord des Flaggschiffs; seine Mitteilung, daß er beschlossen habe, den Feind bei Lissa anzugreifen, ward mit Begeisterung aufgenommen. Bezüglich der Durchführung des Kampfes sagte der Oberbefehlshaber nur wenige Worte: es war ja nicht vorherzusehen, unter welchen Umständen man auf den Feind stoßen würde; mit den taktischen Anschauungen Tegetthoffs aber waren die Unterführer durchaus vertraut. Während die übrigen Schiffe sich in See sammelten, blieb der „Ferdinand Max" noch bis Mittag auf der Reede. Von Wien lief der Bescheid ein: „Auf Allerhöchsten Befehl nach eigenem Ermessen handeln, wegen Demonstration nicht auslaufen." Dies Telegramm ließ eine doppelte Deutung zu; für Tegetthoff indes nur eine einzige. Um einen Täuschungsversuch der Italiener konnte es sich unmöglich handeln, weil ja ihre ganze Flotte die Werke von Lissa beschoß, und sein „eigenes Ermessen" ging dahin, unverzüglich die Schlacht zu liefern, da ihm jetzt die Hände nicht mehr gebunden waren.*)

Über die wogende See schollen von allen Schiffen brausende Hurras der auf Relings und Wanten aufgeenterten Mannschaften, sich mischend mit den erhebenden Tönen der Volkshymne, als um $1^1/_4$ Uhr nachmittags das stolze Admiralschiff herandampfte, um sich an die Spitze der Marschordnung zu setzen. Um 2 Uhr traten dann die Schiffe mit Kurs SO die volle Fahrt an, die den Nachmittag und die Nacht hindurch fortgesetzt wurde. Alle auf der Flotte wußten, daß es gegen einen weit überlegenen Feind ging; sicherlich mußten schwere Opfer gebracht werden, doch dazu waren Offiziere wie Mannschaften freudig bereit, denn sie hegten die feste Überzeugung: „Tegetthoff führt uns zum Sieg!"

---

*) Die Antwort vom Kommando der Südarmee erreichte Tegetthoff erst am Tage nach der Schlacht. Der kühne Held mag wohl gelacht haben, als er die Mahnung las, er solle mit Vorsicht in See gehen, „um nicht von überlegenen Kräften umzingelt zu werden".

Voran fuhr die I. Division unter dem persönl. Kommando des Admirals; sie umfaßte die 7 Panzer: 2 Panzerfregatten I. Klasse: „Erzh. Ferd. Max" und „Habsburg;"; 3 Panzerfreg. II. Kl.: „Kaiser Max", „Prinz Eugen", „Don Juan d'Austria"; 2 Panzerfreg. III. Kl.: „Drache" und „Salamander"; außerdem den Aviso-Raddampfer „Kaiserin Elisabeth" als Repetiteur. Hierauf als II. Division (Kommandant: Kommodore Linienschiffskapitän Anton v. Petz) die 7 schweren Holzschiffe: Schraubenlinienschiff „Kaiser"; 2 Schraubenfreg. I. Kl.: „Novara", „Schwarzenberg"; 3 Schraubenfreg. II. Kl.: „Radetzky", „Adria", „Donau"; die Schraubenkorv. „Erzh. Friedrich"; beigegeben waren ihr der Raddampfer „Greif" als Repetiteur und der Aviso-Lloyddampfer „Stadium". Zuletzt die III. Division (rangältester Schiffskommandant: Fregattenkapt. Ludwig Eberle): die 7 Schraubenkanonenboote II. Kl. „Hum", „Dalmat", „Wall", „Velebich", „Reka", „Seehund", „Streiter"; 2 Schraubenschuner „Narenta" und „Kerka", die jedoch als schwache Läufer außerhalb der Formation blieben, und als Repetiteur der Avisodampfer „Andreas Hofer".

Die Marschordnung der Flotte war von Tegetthoff derartig gewählt worden, daß sie zugleich die Grundordnung für den Angriff bildete. Sein Plan stand von vornherein fest: der mit viel weiter tragenden schweren Kanonen bestückten ital. Flotte durfte keine Gelegenheit geboten werden, mit den österr. Schiffen auf größere Entfernungen einen Artilleriekampf zu führen. Es galt daher, diese möglichst rasch an den Feind heranzubringen und dessen Schlachtordnung zu durchbrechen, um ein Schiffsdurcheinander (Mêlée) herbeizuführen. In dem alsdann entbrennenden Nahkampfe von Schiff gegen Schiff war die Ramme als entscheidende Waffe zur Geltung zu bringen. Der Admiral ließ jede Division im vorspringenden Winkel (zu 8 Strichen = 90°) formieren, mit dem Schiff des Divisionskommandanten an der Spitze; diese drei Keile folgten sich in Kielwasserordnung*), also

*) Kielwasser heißt der Wasserstreifen, der während der Fahrt hinter dem Heck (dem am weitesten nach hinten ragenden Teile des Hinterschiffs) eines jeden Schiffes sichtbar wird.

einer hinter dem anderen, mit je 1 km Abstand. Als Schiffsdistanz in der Formation war eine Kabellänge (200 m) vorgeschrieben. Die militärisch stärksten Schiffe hatten ihre Plätze im Zentrum (I. Div.: „Ferd. Max", II. Div.: „Kaiser") und auf den beiden Flügeln (I. Div.: „Kaiser Max" und „Prinz Eugen"; II. Div.: „Schwarzenberg" und „Novara"); bei der Wahl der Flügelschiffe war zugleich deren Schnelligkeit maßgebend gewesen, um sie auch für den Kundschaftsdienst verwenden zu können. Das Repetiteurschiff jeder Division fuhr innerhalb der Flügel im Kielwasser des betr. Divisionskommandanten, um das richtige Verständnis der Signale und deren rasche Weitergabe möglichst zu sichern.

So fuhren nun die ineinander geschobenen Keile gegen den Feind als wuchtige Angriffswaffe, deren Spitze die Aufstellung der Italiener zu durchschneiden bestimmt war. Sie stellten zunächst eine bequeme, kompakte Marschordnung dar, bei der man die einzelnen Schiffe gut übersehen und im Falle unsichtiger Witterung am besten vor Zusammenstößen bewahren konnte. Die Formation eignete sich aber zugleich trefflich für den Eintritt in die Schlacht, weil sie die gesamte Streitmacht in einer dichten Masse ins Gefecht brachte und es ermöglichte, aus ihr in kürzester Frist und auf verhältnismäßig engem Raume jede andere Angriffsordnung zu entwickeln, die etwa durch die Umstände geboten wurde.

Da ein frischer Südost den Schiffen, die nach dem Passieren des Quarnerogolfes längs der dalmatinischen Küste fuhren, gerade entgegenblies, kamen sie nur langsam vorwärts. Gegen Abend mußte mit Rücksicht auf die langsameren Fahrzeuge, die ihre Aufstellung sonst nicht behaupten konnten, die Geschwindigkeit von 7 auf $5^1/_2$ Knoten oder Seemeilen in der Stunde herabgemindert werden. Während der ersten Nachtwache berief der Admiral seinen Flaggenkapitän und die Offiziere des Flaggenstabes zu sich, um mit ihnen die am folgenden Tage voraussichtlich zu gewärtigenden Ereignisse zu besprechen. Zunächst bestimmte er, daß im Falle seines Todes die Kommandoflagge nicht niederzuholen sei. Flaggenkapitän Baron Sterneck sollte alsdann die vorläufige Führung der Flotte übernehmen und solange behalten, bis eine Benach-

richtigung des im Range nächstfolgenden Seeoffiziers ohne Gefährdung des Erfolges möglich sein würde. „Wenn der Feind," fuhr er fort, „beim Eintreffen der Flotte etwa Lissa bereits genommen hat und im Hafen S. Giorgio ankert, so werde ich ihn trotzdem angreifen. Die Panzer der I. Division haben alsdann in den Hafen einzudringen und die vor Anker liegenden Schiffe anzurennen."*) Was sonst in der Seeschlacht geschehen solle, hatte Tegetthoff längst angeordnet; namentlich Baron Sterneck war mit seinen Ideen und Absichten völlig vertraut. Er war deshalb auch am besten dazu geeignet, in seinem Geiste den Kampf weiter zu führen, falls den Admiral, der in der Gefahr niemals an Sicherung seiner Person dachte, eine Kugel oder ein Sprengstück traf. Die an der Spitze befindliche Division der 7 Panzerschiffe sollte — wie schon erwähnt — in die feindliche Aufstellung hineinrennen und womöglich schon bei diesem ersten Zusammenstoß Schiffe in den Grund bohren. Auf alle Fälle aber oblag es ihr, alsdann ein Durcheinander zu bewirken und in diesem den Kampf auf Pistolenschußweite mit vollen, konzentrierten Lagen zu führen. Nur auf diese Weise konnte der Oberbefehlshaber hoffen, den viel zahlreicheren Schiffen der Italiener gegenüber zu bestehen und deren stärkere Bestückung und höheren technischen Gefechtswert wett zu machen. Was den zweiten Keil, die Division der 7 schweren Holzschiffe, betraf, so mußte sich ihr Verhalten nach der Aufstellung des Feindes bei der Begegnung richten. Sie konnte erst unmittelbar vor Beginn der Schlacht durch Signale des Admiralschiffs an den rechten oder linken Flügel der I. Division befehligt werden — falls Tegetthoff es nicht ihrem Kommandanten, dem Kommodore v. Petz, überließ, nach eigenem Ermessen wirksam einzugreifen. Die III. Division, die Kanonenboote, die übrigens schneller waren als die meisten Fregatten und zusammen

*) Hierbei ist, wie v. Attlmayr bemerkt, zu erwägen, „daß der Feind sich nicht Lissas bemächtigt haben konnte, ohne die Werke außer Gefecht gesetzt zu haben. Diese wieder in wirksamen Verteidigungszustand zu setzen, hatte der Feind bis zur Ankunft der kaiserl. Flotte kaum Zeit; letztere konnte daher voraussichtlich ohne Belästigung von seiten der Landwerke in den Hafen dringen, woselbst es sodann für die nacheinander einlaufenden Schiffe eine ausgiebige Beute zum Rammen gab."

40 Geschütze (darunter 37 des größten auf der Flotte vertretenen Kalibers) führten, hatten gleich den Schraubenschunern die allgemeine Weisung erhalten, sich nach Herbeiführung der Mêlée in drei Gruppen aufzulösen. Sie bildeten den letzten Keil, gewissermaßen als Hilfskörper der größeren Holzschiffe, und sollten ihnen beistehen, indem sie, je nach Umständen gruppenweise oder auch einzeln, deren jeweilige Gegner enfilierten (mit ihren Geschützen der Länge nach bestrichen).

Die Nacht zum 20. Juli verging ohne Zwischenfälle. Gegen Morgen bezog dichtes Regengewölk den Himmel, die Luft war unsichtig, und Wind und Seegang verstärkten sich derart, daß die Panzerfregatten II. und III. Klasse, deren Batterien sehr tief lagen, die Stückpforten schließen mußten, weil die Wellen durch diese Öffnungen hereinschlugen und die Geschütze überfluteten. Dadurch stand zu befürchten, daß der größte Teil der Schiffe seine Geschütze gar nicht oder doch nicht mit genügendem Erfolge würde gebrauchen können. Gegen 7 Uhr früh — fast eine Stunde, bevor die Italiener das Nahen der k. k. Flotte erfuhren — meldete „Kaiser Max", der als Ausluger vorausfuhr: „Sechs Dampfer in Sicht." Auch auf dem „Ferdinand Max", wo alles gespannt nach Südosten spähte, glaubte man in dieser Richtung Rauchsäulen wahrzunehmen. Ehe sich dies jedoch mit Sicherheit feststellen ließ, hüllte eine von SW kommende Regenbö die ganze Flotte in dichten Nebel („Mist" nennt ihn der Seemann), alle Fernsicht unmöglich machend. „Stadium" und „Prinz Eugen" wurden zum Erkunden vorgeschickt.

Der Admiral beobachtete mit unerschütterlicher Gelassenheit; kein Zucken in seinem Antlitz verriet, was in ihm vorging und arbeitete. Die Lage wurde ja sehr bedenklich, wenn das Unwetter fortdauerte. Ein Kurswechsel ließ sich dann nicht lange mehr hinausschieben, denn bei so erregter See konnte sich eine Flotte von 27 Schiffen unmöglich in den schmalen Kanal von Lissa (zwischen diesem Eiland und Lesina) hineinwagen. Andererseits war es schwierig, unter diesen Umständen mit so vielen Fahrzeugen einen Ankerplatz aufzusuchen, und eine Trennung der Flotte verbot die Nähe des Feindes. Sie konnte freilich unter Dampf in See besseres Wetter ab-

warten, allein dann verbrauchte man so viel Kohlen, daß es wegen des geringen Fassungsraumes mancher Schiffe für Brennmaterial bedenklich scheinen mußte. Unter Segel zu bleiben, war dagegen nur einem Teil der Eskader überhaupt möglich, da die andern Schiffe entweder unvollkommene oder gar keine Takelage besaßen: zumal die Panzer waren ausschließlich auf ihre Maschinen angewiesen. Der 20. Juli war ein Freitag, der bekanntlich bei den Seeleuten im Rufe eines Unglückstages steht; sollte dieser Aberglaube wirklich recht behalten? „Wind und Wetter schienen sich gegen Tegetthoff verbündet zu haben," heißt es im österr. Generalstabswerk, „um seine ohnehin so verantwortungsvolle und schwierige Unternehmung noch gefährlicher und prekärer zu machen; doch ließ sich der Admiral in seinem einmal gefaßten Entschlusse nicht mehr wankend machen. Nur die, wenn überhaupt mögliche, glückliche Lösung seiner Aufgabe vor Augen und fest durchdrungen von der Überzeugung, daß Macht und Ansehen seines Vaterlandes, das Wohl und der gute Ruf der Flotte von seinem Entschlusse abhingen und alles in Gefahr käme, wenn er schwankte — steuerte er, vor allem bauend auf den vortrefflichen Geist seiner Offiziere und Mannschaften, ruhigen und klaren Geistes seinem großen Ziele entgegen."

Da es jedoch Sommer war, so konnte auch jeden Augenblick das Wetter sich aufklären, und dem Kühnen zeigte sich das Glück — wie schon ein Sprichwort der Alten behauptet — in der Tat hold gesinnt: gegen 9 Uhr wurde es heller, und der Wind sprang nach NW um. Das Meer begann ruhiger zu werden, wenngleich der Seegang auch jetzt und während der Schlacht noch so heftig blieb, daß das Batteriedeck der Panzer II. und III. Klasse von den Wellen überspült und die Geschützbedienung erschwert wurde. „Nach meiner Schätzung werden wir spätestens gegen Mittag mit den Italienern aneinander geraten," meinte der Admiral. „Es wird gut sein, wenn unsere Wackeren vorher etwas in den Magen bekommen." Das Signal „Schaffen" (Abspeisen der Mannschaft) wurde gehißt; viel Zeit stand natürlich nicht zur Verfügung, und auf den meisten Schiffen verabfolgte man der Besatzung in aller Eile Brot und Wein. Um 10 Uhr ging der Wolken-

vorhang plötzlich auseinander: man erblickte das Felseneiland Lissa wie durch einen lichten Schleier und gleich darauf auch die feindliche Flotte: „Hurra" und „Evviva" schrien die vor Kampfbegier glühenden Mannschaften Tegetthoffs begeistert durcheinander. Das Geschwader schien im Sammeln begriffen; die grau gestrichenen und daher gut kenntlichen Panzer formierten sich bald darauf in Kielwasserlinie; einer hinter dem andern fahrend, schlugen sie einen nordöstlichen Kurs ein. „Sie wollen uns den Weg nach Lissa verwehren," meinten die Kaiserlichen, „doch wir werden ihnen schon zeigen, daß dies nicht so leicht ist." Ihre Anzahl stimmte mit der durch die Zeitungen bekannt gewordenen Kriegsgliederung der Flotte; die Holzschiffe konnte man nicht zählen, weil die Linie der Panzer den Ausblick auf sie verhinderte.

Tegetthoff ließ seiner Flotte sogleich signalisieren: „Ausluger auf ihre Posten." — „Klarschiff zum Gefecht. Kleine Flaggengalla." — „Distanzen schließen." Auf den Schiffen melden die wachhaltenden Steuermänner jedesmal: „Signale!" Kadetten und Offiziere richten von der Kommandobrücke ihre Fernrohre auf das Admiralschiff oder die Repetiteure, andere halten die Signalbücher bereit, um die gegebenen Zeichen richtig zu deuten. Die Trommeln wirbeln und die Signalhörner gellen. Auf Deck und in den Batterien hasten die Mannschaften umher, auch in den Wanten wird es lebendig; ein wirres Durcheinander scheint im ersten Augenblick zu herrschen, jedoch alle Bewegungen und Hantierungen vollziehen sich in genau geregelter und vorher eingeübter Folge. Aber so eifrig wird heute geschafft, daß rascher wie zuvor bei einer Friedensübung die Wachoffiziere ihre Meldung erstatten können: „Klarschiff zum Gefecht, Herr Kommandant!" Von der Kommandobrücke dankt der Kommandant und läßt dann das feierliche Hornsignal: „Zum Gebet!" blasen, dem einige Minuten lautloser Stille folgen. Von allen Masttoppen und den Besangaffeln flattern die rot-weiß-roten Streifen.

Der Höchstkommandierende, der sich ein langes Fernrohr über die Schulter gehängt hat, nimmt seinen Platz auf dem Hüttendeck*) des „Ferdinand Max" ein, den er der

*) Deck über der Hütte (Überbau) auf dem Hinterschiff.

freien Aussicht halber während der ganzen Schlacht nicht mehr verließ. Dort stand er, allen sichtbar, aber auch den feindlichen Geschossen bloßgestellt, ruhig und entschlossen den tobenden Kampf überblickend (das seinem Andenken geweihte Denkmal am Eingang des Wiener Praters hat ihn so verewigt); mit ihm sein Flaggenstab: die Eskaderadjutanten Fregattenkapitän Karl Ritter v. Lindner und Korvettenkapitän Ferd. Attlmayr, der persönliche Adjutant, Linienschiffsleutnant Franz Freih. v. Minutillo, und die für den Signaldienst bestimmte Steuermannschaft. Backbord (links) über dem Hüttendeck steht auf den Kreuzwanten*) — wie auf einer Warte — scharf auslugend der Flaggenkommandant, Baron Sterneck.**)

Mit Volldampf durchfurchen die rollenden und stampfenden Schiffe, von der Nordwestbrise getrieben, die dunkelgefärbte Wasserfläche: jeden Augenblick müssen sie auf die „Grauen" treffen. Zuerst schien es, als ob dieser Zusammenstoß an der Spitze der feindlichen Linie erfolgen würde. Tegetthoff gedachte, seiner II. und III. Division eine Stellung backbord (links) von den Panzerschiffen anzuweisen, weil anzunehmen war, daß jene dann frei von den feindlichen Panzern passieren könnten. Kurz darauf aber ersah er das Unzutreffende jener Annahme und daß es für diesen Positionswechsel bereits zu spät sei. Nun ließ er — um $10^1/_2$ Uhr — das allgemeine Signal folgen: „Mit ganzer Kraft fahren," um möglichst rasch den gefährlichen Zwischenraum zu durcheilen, der seine Flotte von der italienischen trennte. Dann für die Panzerdivision: „Den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen." Jedes Signal beantwortet ein donnerndes Hurra der ganzen Eskader. Gegen $10^3/_4$ Uhr eröffnet der an der Spitze fahrende italienische

*) Wanten nennt man die seitlichen Haltetaue der Masten und ihrer Verlängerungen, der Stengen. Da sie mit dünnen Tauen (Webeleinen) ausgewebt sind, so bilden sie Strickleitern, auf denen die Matrosen nach oben entern (klettern). Die Kreuzwanten sind die Wanten des dritten, hintersten Mastes.

**) Der Kommandoturm des „Ferd. Max" war noch nicht fertig und ungepanzert. Auf ihm waren zur Übermittlung der Befehle des Kommandanten in dem Maschinenraum aufgestellt: Linienschiffslt. H. Freih. v. Spaun und Schiffsfähnrich E. Ritter v. Henneberg.

[illegible]

— — — — — — — —

[illegible]

als Vorderfront sollte sich die Holzflotte als zweite Linie sammeln. Durch das Einschlagen eines westlichen Kurses für diese erste Formierung gedachte Persano sich vor dem Zusammenstoß mit der seit $9^1/_2$ Uhr deutlich sichtbaren kaiserlichen Flotte von der Küste der Insel zu entfernen und seinen Holzschiffen Zeit zu verschaffen, unter dem Schutz der Panzer ihre Stellung hinter diesen einzunehmen. Bis auf etwa 6 Seemeilen war der dreifache Keil des Gegners bereits herangekommen, als der ital. Admiral den Panzern signalisierte: „Aus der Front die Kielwasserlinie mit Kurs NO formieren"; hierauf: „Verkürzt die Distanzen" und „Greift sogleich an auf Schußweite". Er hatte die Kielwasserlinie als Schlachtformation gewählt, und seine Panzer bildeten nun, einer hinter dem anderen fahrend, eine bogenförmige Linie, dem von Nordwesten heranstürmenden Gegner, dem sie den Weg nach Lissa verlegen wollten, ihre Breitseiten zukehrend. Schon die Wahl der Schlachtordnung ist bezeichnend für den Charakter der beiden Flottenbefehlshaber: der vorsichtige, zaudernde Persano entschied sich für die durch althergebrachte Praxis eingebürgerte Kielwasserlinie, um durch das überlegene Breitseitenfeuer seiner Schiffe zu wirken; vielleicht setzte er sogar voraus, daß die auf Schußdistanz herangekommenen Kaiserlichen sich dann parallel zur Linie seiner Panzer aufstellen würden, um mit ihnen den Geschützkampf aufzunehmen. Diesen Gefallen aber tat ihm der feurige Tegetthoff nicht, sondern er stürmte in seiner, die Eskader zu einer festen Masse vereinigenden Keilformation unaufhaltsam auf die lange Linie der ital. Panzer*) los, die jetzt drei Gruppen bildeten: I. oder rechte Gruppe (Division Vacca) als Vorhut: „Principe di Carignano" (Flaggschiff des Konteradmirals Vacca), „Castelfidardo", „Ancona"; II. Gruppe

*) Persano verfügte im Ganzen über 34 Schiffe: 12 Panzer- und 14 Holzschiffe, 5 Aviso- und 3 Transportschiffe, mit zusammen 86,022 Tonnen Wasserverdrängung, 14,160 Pferdekraft, 746 Geschützen und 10,886 Mann. Tegetthofs Eskader zählte nur 27 Schiffe: 7 Panzer-, 7 große Holzschiffe, 7 Kanonenboote und 6 Avisos und Schraubenschuner, mit zusammen 57,344 Tonnen Wasserverdrängung, 10,360 Pferdekraft, 532 Geschützen und 7871 Mann. Während aber die kaiserlichen Schiffe bis auf den unbestückten Lloyddampfer „Stadium" sämtlich an der Schlacht teilnahmen, kam ein großer Teil der ital. Fahrzeuge gar nicht ins Gefecht.

(Div. Faà di Bruno) als Zentrum: „Re d'Italia" (Flaggschiff des Admirals Persano), „Palestro", „San Martino"; III. oder linke Gruppe (Div. Riboty) als Nachhut: „Re di Portogallo" (Linienschiffskapt. Riboty, Gruppenkommandant) und „Maria Pia". Der „Affondatore" wurde durch Signal zu dem Admiralschiff heranbefohlen. Vorgeschriebenermaßen sollte die Schiffsdistanz 1 Kabel, die Gruppendistanz deren je 2 und die Fahrtgeschwindigkeit 6 Seemeilen betragen; tatsächlich waren jedoch sowohl die Abstände wie auch die Schnelligkeit erheblich größer. Persano hatte für die Kielwasserlinie seiner Panzer eine Länge von 2 km berechnet, während sie in Wirklichkeit mehr als doppelt so lang und somit viel zu ausgedehnt war. Vor allem wies sie auch noch Lücken auf, und statt der 12 Panzerschiffe sah der Admiral bloß 9 in die Schlachtordnung eilen: im Zentrum fehlte der gestern von der Batterie Madonna so schlimm zugerichtete „Formidabile", dessen Kommandant ihn wegen der erlittenen Havarien und der Ermattung der Mannschaft für nicht mehr gefechtsfähig hielt*); in der III. Gruppe waren zu Beginn des Kampfes (gegen $10^3/_4$ Uhr) „Terribile" und „Varese" immer noch nicht eingetroffen. „Varese" schloß sich bald darauf der III. Gruppe an, der „Terribile" dagegen hielt sich bedachtsam zu der Holzflotte, die gleichfalls dem Kampfe fernblieb. Vergeblich signalisierte Persano: „Der Feind in Sicht" und „In Schlachtordnung", — die Holzflotte erschien nicht hinter den Panzern.**)

Um $10^1/_4$ Uhr war der „Affondatore" an den „Re d'Italia" herangekommen, und nun wechselte Persano — während jeden Augenblick der Zusammenstoß mit dem Feinde erfolgen konnte — das Admiralschiff, ohne den übrigen Befehlshabern vorher

*) Kapt. Saint-Bon hatte durch Signal angefragt, ob er sich nach Ancona zurückziehen dürfe; als vom „Re d'Italia" die Antwort kam: „Verstanden", nahm er dies irrtümlich als Einwilligung und steuerte ohne weiteres davon.

**) Zweckmäßiger wäre es gewesen, wenn Persano seinen hölzernen Schiffen die österr. Holzflotte als Angriffsgegenstand gegeben und Albini ermächtigt hätte, nach eigenem Ermessen gegen diese vorzugehen, wie wir es Tegetthoff seinem Kommodore v. Petz gegenüber tun sehen werden. Albini war freilich nicht der Mann, um die Rolle dieses wagemutigen kaiserl. Seeoffiziers übernehmen zu können; er hätte sich auch ohne weiteren Befehl unbedingt gegen die österr. Holzschiffe wenden müssen.

Admiral Persano begibt sich an Bord des „Affondatore".

Kunde von dieser Absicht gegeben zu haben; nur dem Kommandanten Martini wurde tags zuvor davon Mitteilung gemacht. Er ließ den „Re d'Italia plötzlich stoppen und ein Boot aussetzen, in dem er sich, begleitet von seinem Stabschef d'Amicis, seinem Sohne, der erster Flottenadjutant war, einem zweiten Signaloffizier und zwei Unteroffizieren, an Bord des „Affondatore"*) begab. Er stellte dem Deputierten Boggio

*) Persano hielt diesen aus Eisen gebauten, 300 Fuß langen Widder für das schnellste und stärkste Schiff seiner Flotte. Jeder der beiden Drehtürme enthielt einen gez. Armstrongschen 300-Pfünder (25 cm-Kaliber). Der auf einer Unterlage von Teakholz mittels Holzschrauben befestigte Panzer reichte 7' unter Wasser und war in der Wasserlinie 5"

anheim, ihn gleichfalls zu begleiten, dieser zog es jedoch vor, auf dem „Re d'Italia" zu bleiben — ein Entschluß, der ihm verhängnisvoll werden sollte. Dem Kommandanten des bisherigen Admiralschiffes, Conte Faà di Bruno, hinterließ Persano den Befehl, als ältester Offizier das Kommando über die zweite (mittlere) Gruppe der Panzer zu übernehmen. Durch diese Überschiffung wurde der „Re d'Italia" in seiner Fahrt aufgehalten, so daß ein beträchtlicher Zwischenraum zwischen der ersten und der zweiten Gruppe entstand. Daß die später gegen den Admiral erhobene Anklage diese Lücke ungerechtfertigterweise in direkte Verbindung mit dem Verluste der Schlacht gebracht hat, weist v. Attlmayr in seinem mehrfach genannten Werke überzeugend nach (S. 185). „Die moralische Lücke, welche die Überschiffung Persanos verursachte, nicht die materielle — die Unterbrechung des Zusammenhanges der Schlachtlinie — wirkte verderblich." In hohem Grade fehlerhaft war es ferner, daß kein Signal der Flotte vorher den Wechsel des Admiralschiffs anzeigte; hierdurch mußte notwendigerweise Verwirrung entstehen, zumal sich auf dem „Affondatore" keine Admiralsflagge, sondern nur eine Vizeadmiralsflagge (diese zeigte 2 weiße Kugeln, erstere deren 3) befand. Seine Signale wurden von den meisten Schiffen nicht beachtet oder übersehen, da der Widder ein niedriges Schiff war und die große Nationalflagge das gehißte Vizeadmiralszeichen fast ganz bedeckte. Der „Affondatore" fuhr nun im Rücken der ersten Gruppe gegen deren Spitze hin, die Vaccas Flaggschiff „Carignano" bildete. Der „Re d'Italia" nahm sofort nach Persanos Ausschiffung seine Fahrt wieder auf, konnte aber den Anschluß an die in Bewegung gebliebene Vorhut nicht mehr erreichen. Er blieb daher im Zentrum

---

dick. Unter der Wasserlinie war an seiner Spitze ein Stahlsporn von 9 m Länge angebracht, der jedes feindliche Fahrzeug zum Sinken bringen mußte, wenn er sich in seine Seite einbohrte. Der Kommandant Martini hatte Persano mitgeteilt, daß das Schiff zu langsame Bewegungen mache. Außerdem war, wie Persano angibt, „wegen der fehlerhaften Beschaffenheit der Kette, an welcher der Querbalken des Steuers regiert wird, die gewaltige Maschinerie nur mit Mühe in Bewegung zu setzen; jedenfalls ein bedeutender Übelstand und besonders dann, wenn man das feindliche Schiff mit dem Widder in der Grund bohren will."

isoliert: von der Gruppe Vacca vor ihm trennte ihn ein großer Zwischenraum; sein Hinterschiff aber, der „Palestro", war zurückgeblieben, um erst das Einrücken des „Formidabile" abzuwarten. Als dieser nicht kam, setzte er ebenfalls die Fahrt fort, konnte aber wegen seiner geringeren Geschwindigkeit dem „Re d'Italia" nicht bis auf entsprechende Distanz nahe kommen.

Während Persano das Schiff wechselte, eröffnete um 10 Uhr 43 Min. der „Carignano" das Feuer, unmittelbar darauf folgten „Affondatore" und „Re d'Italia", dann die übrigen Panzer. Einer der ersten Schüsse tötete den Kommandanten der Panzerfregatte „Drache", Kapt. Freih. v. Moll. Die kaiserliche Panzerdivision erwiderte das Feuer, zunächst von den Schiffen des inzwischen etwas vorgenommenen linken Flügels aus (den ersten Schuß gab das Flügelschiff „Kaiser Max" ab), ohne jedoch ihr Vorwärtsstürmen zu mäßigen. Dichter Rauch hüllte jetzt beide Flotten ein.

In die Lücke zwischen der Gruppe Vacca und dem „Re d'Italia", die 6—7 Kabel betragen haben muß, drang nun die kaiserliche Panzerdivision ein und durchbrach die feindliche Schlachtlinie, indem auf Tegetthoffs Signal „Dem Kommandierenden im Kielwasser folgen" die beiden Flügel sich hinter dem „Ferd. Max" enger schlossen. Die Absicht des Admirals, gleich bei diesem ersten Zusammentreffen das eine oder andere feindliche Schiff niederzurennen, ging nicht in Erfüllung, denn der „Ferd. Max" und mit ihm die ganze Division stieß ins Leere. Immerhin trennte aber das Durchbrechen der gegnerischen Schlachtordnung die Gruppe Vacca von dem Gros, so daß Unruhe und Verwirrung entstand. Statt den österr. Panzern sofort mit Vollkraft zu folgen, wandten der „Re d'Italia" und die ital. Panzer hinter ihm sich nordwärts, offenbar, um an die Panzer Vaccas Anschluß zu gewinnen und eine neue Schlachtlinie zu bilden, dann aber auch, um die kaiserl. Holzschiffe anzugreifen. Als Vacca seinerseits die Spitze der kaiserl. Panzerdivision über backbord (links) wenden sah, glaubte er, der Gegner wolle ihn zwischen zwei Feuer (Panzer und Holzflotte) bringen; er ließ daher seine 3 Panzerschiffe nach NW steuern, um so den Rücken der österr. Holzschiffe zu gewinnen, sie zu umkreisen und ihnen

dann von der anderen Seite zu Leibe zu gehen. Vorgreifend sei gleich bemerkt, daß die kais. Holzflotte mit den Kanonenbooten ihm geschlossen standhielt, und als er um sie herumgefahren war und sich auf der anderen Seite mit den übrigen ital. Panzern wieder vereinigt hatte, war inzwischen die Entscheidung bereits gefallen. Nur seiner Panzerfregatte „Ancona" gelang es, schon vorher das Zentrum zu erreichen.

Tegetthoff hatte, sobald er sich im Rücken der feindlichen Linie sah, den „Ferd. Max" sogleich links, also nach Norden, steuern lassen, da er zunächst wohl im Sinne hatte, den Schiffen Vaccas zu folgen. Als er jedoch erkannte, daß diese nicht mehr einzuholen seien, wandte er sich gegen die ihm zunächst befindlichen Panzer des ital. Zentrums, während er seinen Panzerschiffen signalisieren ließ: „Die II. Division unterstützen", da die Holzschiffe ernstlich bedroht schienen. Er ließ also die geschlossene Ordnung jetzt wieder auflösen*) und führte dadurch, namentlich im Zentrum und auf dem österr. rechten Flügel, wo die Holzflotte alsbald in den Kampf gegen die Panzer der ital. Nachhut eingriff, das von ihm geplante Durcheinander herbei. Die übrigen Panzer der I. Division folgten dem „Ferd. Max", ohne bestimmte Ordnung auf beiden Seiten gruppiert. Es entstand „eine Mêlée im vollsten Sinne des Wortes, welche allmählich immer gewaltigere Dimensionen annahm und diesem, seit Anwendung der Dampfkraft und der modernen Zerstörungsmittel ersten großen Kampfe auf hoher See ein eigentümlich wildes Gepräge verlieh. Bis zur Entscheidung verfolgten sich die Schiffe unaufhörlich und suchten sich anzurennen, dem drohenden Rammstoße auszuweichen oder durch Breitseiten einem bedrängten Nachbar zu Hilfe zu eilen. Unter fortwährendem Donner der Geschütze kreuzten sich Freund und Feind, glitten häufig auf Pistolenschußweite oder sogar Bord an Bord aneinander ab, um sich dann mit konzentrierten Breitseiten zu überschütten. In Wolken von Pulverdampf und Kohlenrauch gehüllt, waren die an den Masten wehenden

*) An die Stelle des vorspringenden Winkels trat mithin, den veränderten Umständen entsprechend, eine Kielwasserform; man kann daher nicht, wie es meist geschieht, den Erfolg der Schlacht der von Tegetthoff als Marsch- und Angriffsform gewählten Keilformation zuschreiben.

Nationalflaggen nicht zu erkennen, und es ist als ein für beide Teile günstiger Zufall zu erachten, daß die Schiffe durch eine verschiedene Farbe erkennbar waren.

„Im großen läßt sich das Bild dieser denkwürdigen Schlacht so ziemlich der Wahrheit gemäß denken, indem man annimmt, daß das Gros der österr. Holzflotte, die bald nach geschehenem Durchbruch steuerbord (rechts) der Panzerdivision herausfuhr, mit den Panzerschiffen der ital. Queue, der rechte Flügel und das Zentrum der österr. Panzerschiffe mit jenen der ital. Mitte, der österr. linke Panzerschiffsflügel und die Queue der österr. Holzflotte aber mit der ital. Tête, den Schiffen Vaccas, im Kampfe sich maßen" (Österr. Generalstabswerk).

Mit dem österr. Admiralschiff warf sich auch die Mehrzahl der übrigen Panzer auf die 3 Schiffe der ital. Mitte: „Re d'Italia", „Palestro" und „S. Martino". Die Kaiserlichen behaupteten hier zeitweilig die Übermacht, indem der Kommodore v. Petz die Holzflotte unverzüglich neben der Panzerdivision ins Gefecht brachte. Dieser ebenso tapfere wie umsichtige Offizier wußte dadurch mehrere der stärksten ital. Panzer von der Div. Riboty so in Anspruch zu nehmen, daß sie sich ihren ebenbürtigen Gegnern, den österr. Panzerschiffen, nicht zuwenden konnten. Hier bildete sich daher neben dem Knäuel der im Zentrum miteinander ringenden Panzer ein zweiter Knäuel von Holzschiffen, die sich gegen ital. Panzer zu wehren hatten. Während die österr. Panzerdivision den Kampf begann und die II. (schwere Holzschiff-) Division, deren Bewegungen wir zunächst folgen, im Begriff stand, dem Signal des Admirals entsprechend, die Kielwasserlinie zu bilden, gewahrte Kommodore v. Petz von seinem Flaggschiff „Kaiser"*) im SW, also in der Richtung auf die

*) Die Wasserverdrängung dieses hochbordigen Schrauben-Linienschiffs betrug 5194 Tonnen, es hatte 800 Pferdekraft, 92 Geschütze (davon jedoch nur 2 gezogene) und 904 Mann Besatzung. Die alten hölzernen Linienschiffe, deren Glanzzeit das 17. und 18. Jahrhundert war, hatten diesen Namen bekommen, weil sie infolge ihrer gleichen Bauart und ihrer Mächtigkeit in die gewöhnlich eine Linie darstellende Gefechtsformation eingestellt wurden. Das alte Holzlinienschiff bildete die Krone einer jahrhundertelangen Entwicklung und war in gewissem Sinne noch mehr die

Insel Lissa, die feindliche Holzflottille vor sich. Diese war der gegebene Gegner für seine Schiffe, und er entschloß sich daher ohne Zögern, diese rechts neben die kaiserl. Panzer zu bringen und dann mit ihnen zum Angriff vorzugehen. Er ließ den „Kaiser" daher nach steuerbord (rechts) wenden und seiner Division signalisieren, ihm im Kielwasser zu folgen. Die übrigen 6 Holzschiffe schlossen sich hinter dem „Kaiser" gegen die Mitte, so daß eine unregelmäßige Kielwasser- oder vielmehr eine Doppellinie entstand, in der sie jenem dann dicht geschlossen folgten: zunächst „Novara", dann „Friedrich", „Radetzky", „Adria", „Schwarzenberg", „Donau". Hinter ihnen kamen die Kanonenboote ohne bestimmte Ordnung; einzelne gerieten zeitweilig mitten zwischen die Fregatten, alle aber suchten diese unablässig und mit allem Nachdruck zu unterstützen.

Inzwischen hatten nun — wie oben berichtet — Tegetthoffs Panzer die gegnerische Kielwasserordnung durchbrochen und sich gegen Norden gewendet. Die Vorhut unter Vacca war geschlossen zuerst gegen N und dann gegen NW weiter gefahren. Nordwärts fielen auch die Schiffe der ital. Mitte und der Nachhut ab; letztere wollte ihr Kommandant Riboty zwischen die Panzer und die Holzschiffe der Kaiserlichen bringen, um diese völlig voneinander zu trennen und um der ital. Holzflotte den Weg zu bahnen, von der er annahm, daß sie unverweilt herankommen würde.

Als v. Petz mit seiner Division in südwestlicher Richtung vorwärts dampfte, sah er Ribotys Panzer gegen seine Linie Kurs nehmen, während Albini, dessen passivem Verhalten Persano die Hauptschuld an dem Verlust der Schlacht zugeschrieben hat, keine Miene machte, den Kampf mit der österr. Holzflotte aufzunehmen. In respektvoller Entfernung bleibend,

---

Beherrscherin der Meere als das Linienschiff der Gegenwart, dem man seit den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges eine Wasserverdrängung von 18- bis 20,000 Tonnen gibt. Unter diesem Namen versteht man heute „das Universalschlachtschiff, das alle Waffen in höchster Vollkommenheit in sich vereinigt, zugleich aber auch gegen sie in höchstem Maße geschützt ist; man nennt es auch die Gefechtseinheit im Seekriege der Gegenwart" (Freg.-Kap. P. Walther „Die Geschichte des Linienschiffs" im Märzheft der „Deutschen Revue" XXXII).

begnügte er sich damit, von Zeit zu Zeit aus seinen 400 Geschützen einige Schüsse abfeuern zu lassen. „Er duckte sich förmlich" — wie Friedjung sein Verhalten kennzeichnet — „hinter der ihn schützenden linken ital. Panzerdivision Ribotys." Zu seiner Entschuldigung berief er sich später auf Persanos oben erwähnte Instruktion vom 15. Juni, worin bezüglich der Schlachtaufstellung gesagt war, die Holzschiffe hätten 3000 m hinter den gepanzerten zu bleiben und sich, wenn sie zum Kampfe herbeigerufen würden, als zweite Linie hinter den letzteren und zwar schachbrettförmig zu ihnen aufzustellen. „Der Befehl sowohl wie seine Befolgung zeigen, daß in der ital. Flotte nichts von dem Geiste lebte, in dem Tegetthoff und die Seinigen wirkten." Da Kommodore v. Petz befürchtete, seine rückwärtigen Holzschiffe sollten angegriffen und abgeschnitten werden, so besann er sich keinen Augenblick, seine veralteten und ungeschützten Fahrzeuge sogar mit den feindlichen Panzern in einen Nahkampf auf Tod und Leben treten zu lassen. Um sich diesen entgegenzuwerfen, fiel er mit dem „Kaiser" sogleich backbord (links) ab und hatte nun gleich 4 von diesen graugestrichenen Riesen („San Martino", „Re di Portogallo", „Maria Pia" und den von Comisa herangekommenen, jedoch immer noch ziemlich entfernten „Vareſe") vor sich. Bevor sie aber den kaiserlichen Schiffen — zu denen noch der Radaviso „Elisabeth" von der I. Div. stieß, der sein im Durcheinander aus dem Gesicht verlorenes Admiralschiff suchte — nahe gekommen waren, erschien auf diesem (westlichen) Teil des Gefechtsfeldes der „Affondatore", den Persano zuerst gegen die österr. Panzer in den Kampf zu führen beabsichtigt hatte. Es zeigte sich jedoch, daß das Steuer — wie oben bemerkt — nicht pünktlich der Führung gehorchte, und so ließ der ital. Admiral das gewaltige Turmschiff nun in das Gefecht gegen die Holzschiffe eingreifen. Einer seiner 300-Pfünder nahm die „Elisabeth" aufs Korn, der Schuß ging aber glücklicherweise daneben. Dann schien es einen Augenblick, als ob der Widder dem Aviso seinen Sporn in die Flanke rennen wollte, gleich darauf aber setzte er seinen Kurs in nördlicher Richtung fort und tauchte plötzlich aus dem dichten Pulverqualm auf der Steuerbordseite des „Kaiser" auf. Wieder

feuert ein 300-Pfünder, und seine Riesengranate tötet und verwundet auf dem Linienschiff 6 Mann, demontiert ein Deckgeschütz und zerstört den Kompaß und den Maschinentelegraphen. Der „Kaiser" wehrt sich aus Leibeskräften mit seinen 92 Geschützen, indem er dem gefährlichen Gegner in rascher Folge konzentrierte Breitseiten versetzt, und weicht einem vom „Affondatore" versuchten Rammstoß glücklich aus. Als nach einem zweiten, ebenfalls vergeblichen Versuche beide Schiffe dicht aneinander vorübergleiten, beginnen die beiderseits auf Deck aufgestellten Mannschaften ein lebhaftes Gewehrfeuer: Fähnrich Proch stürzt, tödlich getroffen, von der Kreuzmars des „Kaiser" herab; auf dem „Affondatore" wird der Kommandant des vorderen Turmes, Lt. Gregoretti, verwundet. Die gefährdete Lage ihres Führers gewahrend, vereinen alle in der Nähe befindlichen kaiserl. Holzschiffe ihr Geschützfeuer mit dem des „Kaiser" und nicht vergebens: der Widder wendet und entfernt sich gegen Westen.

Jetzt eröffnet die Gruppe Riboty das Feuer auf den „Kaiser". Ihre Geschosse, die über das Linienschiff hinwegsausten, überschütteten die steuerbord (rechts) von diesem befindliche „Novara", sowie den „Friedrich" und die „Elisabeth" (beide achter steuerbord [rechts rückwärts] vom „Kaiser") mit einem wahren Eisenhagel. Eines der ersten Geschosse tötete den Kommandanten der „Novara", Kapt. Erik of Klint; ein anderes, vom „Re di Portogallo" abgefeuert, traf den „Friedrich" unter der Wasserlinie, so daß er stündlich 19 Zoll Wasser zog, das jedoch mittels der Dampfpumpe bewältigt werden konnte. Als der Rauch sich etwas zerteilte, sah Kommodore v. Petz, wie der schon auf ganz kurze Entfernung herangekommene „Re di Portogallo" mit voller Kraft auf den „Kaiser" zu dampfte, um ihn anzurammen. Zwar hätte er durch rasches Abfallen ausweichen können, dann hätten jedoch „Friedrich" und „Elisabeth", die kaum 100 m hinter ihm standen, diesen für sie unbedingt vernichtenden Stoß empfangen. Auf die Größe und Stärke seines Holzschiffes vertrauend, griff Petz daher zu dem heroischen Mittel, dem Angriff dadurch zu begegnen, daß er sich selbst mit voller Kraft auf den Gegner stürzte. Nachdem er zuerst etwas nach steuerbord abgefallen

„Kaiser“ rennt den „Re di Portogallo“ an.

war, gab er das Ruder backbord an Bord und rannte dann, während der „Kaiser" eine volle Lage des Gegners auszuhalten hatte, diesen ungefähr in der Höhe der Maschine an. Es war genau 11 Uhr, — 17 Min., nachdem die Italiener den ersten Schuß abgegeben hatten. Riboty hatte das kühne Manöver wohl erkannt; er ließ seinen Panzer, damit er nicht senkrecht getroffen würde, noch im letzten Augenblick schnell backbord wenden, wodurch die Gewalt des nun in sehr spitzem Winkel erfolgenden Stoßes etwas abgeschwächt wurde. Der wohlgepanzerte „Re di Portogallo" erhielt keine gefährlichen Beschädigungen; der längs seiner Bordwand hinstreifende „Kaiser" zertrümmerte ihm teilweise die Schanzverkleidung, der Notanker und sämtliche Boote an Backbord gingen verloren. Gleich darauf ging der „Re di Portogallo" auf die „Novara" los, da aber gleichzeitig zwei kaiserliche Panzer sich gegen ihn wandten, während von den ital. „Grauen" keiner sich in der Nähe befand, so hatte Riboty genug zu tun, sich dieser Gefahr zu entziehen. Viel schwerere Schäden hatte der „Kaiser" selbst durch den gewaltigen Anprall, der den größten Teil seiner Bemannung zu Boden schleuderte, davongetragen. Sein Bugspriet ging in Trümmer, das schlimmste aber war, daß der zerbrochene Fockmast nach rückwärts auf den Maschinenschlot stürzte, wodurch die vordere Deckbatterie außer Gefecht gesetzt und das Arbeiten der Schiffsmaschine beeinträchtigt wurde. Ein riesiges Knäuel wohlgeteerten Takelwerks von dem gestürzten Mast kam auf den zum Teil zerstörten Schlot zu liegen und fing sofort Feuer. Während man auf dem Oberdeck alles aufbot, ein Umsichgreifen des Brandes zu verhüten, der das ganze Schiff in schwarzen Qualm hüllte, bekam der von den Italienern wohl für das kaiserl. Admiralschiff gehaltene „Kaiser", dessen Fahrt die erlittenen Havarien stark verlangsamten, es bereits mit einem neuen Gegner zu tun. Wahrscheinlich war dies die dem „Re di Portogallo" gefolgte „Maria Pia": allein auch diesem Angriff widerstanden Kommodore Petz und seine brave Mannschaft mit Heldenmut, obwohl einige feindliche Treffer sehr verheerend wirkten. Ungeachtet aller Anstrengungen griff nun der Brand mehr und mehr um sich, so daß das ganze Schiff bereits einen riesigen

Feuerherd bildete. Das durch einen Schuß beschädigte Steuerruder ließ sich kaum noch benutzen, Maschinentelegraph, Kompaß, sämtliche Boote an Backbord waren zerstört. Aus dem Maschinenraum kam die Meldung: „Die Maschine funktioniert nicht mehr verläßlich, nur noch kleine Kesselfeuer lassen sich des verdeckten Schlotes halber unterhalten.“ Nun ist die Lage im höchsten Grade kritisch: das Schiff hat seine Steuerfähigkeit und Fahrtgeschwindigkeit eingebüßt, und dem tapferen

„Kaiser“ geht aus dem Gefecht.

Kommandanten bleibt nichts übrig, als den „Kaiser“ baldmöglichst dem feindlichen Schußbereich zu entziehen. Er läßt Kurs gegen den Hafen S. Giorgio nehmen, um das Schiff dort wieder in gefechtsfähigen Zustand zu bringen. Den Sieg konnte das Holzschiff zwei Panzern gegenüber nicht davontragen, allein es hatte ihnen heldenhaft widerstanden und dadurch auf die Italiener einen tiefen Eindruck gemacht, der auch auf den weiteren Gefechtsverlauf einwirkte. Nach ruhmvollem Ringen gegen die modernen Eisenkolosse verließ das hölzerne Linienschiff den Kampfplatz „als letzter Repräsentant

einer Schiffsklasse, welche durch Jahrhunderte die Meere beherrschte und die Schlachten entschied" (v. Attlmayr).

Die übrigen Holzschiffe der II. Division — bis auf die „Novara", die den Panzern nachgefahren war — und die Kanonenboote der III. Division, die sämtlich dem „Kaiser" in seiner Bedrängnis nach Kräften beigestanden hatten, gaben auch jetzt dem schwerverletzten Schiffe das Geleit, um ihm nötigenfalls Hilfe zu bringen. Der auf den Hafen von Lissa gerichtete Kurs des „Kaiser" führte zwischen den Panzern Ribotys und der Holzflotte Albinis hindurch. Man durfte wohl gespannt darauf sein, ob es ihm gelingen würde, glücklich den schirmenden Port zu erreichen. Bevor wir jedoch seinen Rückzug verfolgen, ist der Kampf der beiderseitigen Panzer im Zentrum zu schildern*), wo die Entscheidung fallen mußte.

— — — — — — — — — — — — —

Hier hatte das geschickte Manövrieren Tegetthoffs es ihm ermöglicht, daß er zunächst mit 4 Panzern: „Ferd. Max", „Don Juan", „Drache" und „Salamander" gegen die 3 Panzer der feindlichen Mittelgruppe: „Re d'Italia", „Palestro" und „San Martino" in den Kampf treten konnte. Unermüdlich jagte das von dem Freiherrn v. Sterneck meisterhaft und den Absichten des Oberkommandierenden völlig entsprechend gelenkte Admiralschiff auf dem Gefechtsfelde umher, um geeignete Rammobjekte zu finden. Schon bald nach dem Durchbrechen der feindlichen Linie gelang es ihm, kurz nacheinander zwei von den ital. Panzern am Heck anzurennen, doch blieb der in allzu schräger Richtung geführte Stoß ohne die erhoffte Wirkung. Welcher von den „Grauen" den ersten Stoß erhielt, war im Gewühl des Kampfes nicht festzustellen; den zweiten empfing der „Palestro" steuerbord achter (rechts hinten), konnte aber noch zeitig seitwärts ausweichen. Immerhin wurden ihm

*) Eine Darstellung aller Einzelkämpfe zu geben, ist nicht möglich; wir beschränken uns darauf, nur diejenigen hervorzuheben, welche die Entscheidung besonders beeinflußt haben. Tegetthoff erklärte in seinem Schlachtbericht, daß jedermann seine Pflicht getan habe: „Jeder Schiffskommandant tat, was er für den Augenblick für notwendig und für das beste hielt; einer stand für den andern ein. Alle waren bestrebt, sich gegenseitig zu helfen."

einige Panzerplatten abgerissen, auch stürzten Kreuzmarsstenge und Besangaffel*) herab. Letztere mit der mächtigen Trikolore fiel auf das Vorderkastell des „Ferd. Max". Während die Enterabteilungen auf Deck eilten, um für den Fall, daß die beiden Panzer aneinander hängen blieben, bereit zu sein, durchdrang das Getümmel scharf und schneidig die Stimme des Admirals: „Wer holt die Flagge?" Mehrere Leute stürmten nach vorn, an ihrer Spitze Steuermann Nicolo Carcovich aus Lesina. Er springt auf das Vorderkastell, packt die Flagge und schlingt sie im heftigsten Gewehrfeuer um den nächsten Belegklampen (vorstehendes Holz oder Eisen zum Festmachen von Tauen). Als nun der „Palestro" sich von seinem Gegner losmachte, riß die Leine, und der überraschenderweise ganz unverletzt gebliebene Steuermann konnte unter dem Jubel der Offiziere und Mannschaften die Trophäe dem Admiral überbringen.**)

Es war mitterweile $11^1/_2$ Uhr geworden. Baron Sterneck, der von seinem Platze auf den Kreuzwanten unverwandt durch die das Schiff rings umwallenden Rauchwolken spähte, gewahrte plötzlich in der Fahrtrichtung des Admiralschiffs einen grauen Riesen, dessen Backbordseite ihm zugekehrt zu sein schien. Ihn erblicken und den Entschluß zum Rammen fassen, war eins. Tegetthoffs Flaggkapitän wußte, welchen Wert der Admiral für die Schlacht den Rammstößen beilegte; das von Petz in der Not dem „Re di Portogallo" gegenüber benutzte Mittel hatte Sterneck — wie angeführt — bereits zweimal aus freier Entschließung angewendet, aber der dritte und letzte der vom „Ferd. Max" bei Lissa ausgeführten Rammstöße sollte das Meisterstück werden. Sobald Baron Sternecks Absicht an Bord des Admiralschiffs erkannt wurde, suchte jedermann nach einem

*) Die Kreuzmarsstenge ist die Verlängerung des hinteren Mastes: Kreuz- oder Besanmast genannt; Besangaffel heißt ein im schrägen Winkel auf dem Kreuzmast ruhendes Rundholz, an dem das Besansegel angeschlagen ist. Die Nationalflagge wird am Ende dieser Gaffel mittels einer Flaggenleine gehißt.

**) Tegetthoff klopfte Carcovich auf die Achsel und belobte ihn. Er erhielt die goldene Tapferkeitsmedaille und durfte nach geschlossenem Waffenstillstand die erbeutete Flagge selbst nach Wien bringen, wo ihn Erzherzog Albrecht dem Kaiser vorstellte.

Halt gegen den zu erwartenden Rückstoß, während die Blicke aller mit höchster Spannung auf jenes ital. Panzerschiff gerichtet blieben. Es war der „Re d'Italia"*), der, nachdem sein Steuerruder durch eine Kugel unbrauchbar geworden war, vereinzelt inmitten mehrerer österr. Panzer lag. Der Kommandant, Kapt. Conte Faà di Bruno, sah die drohende Gefahr, konnte jedoch wegen des Zustandes seiner Steuerung nicht seitwärts ausweichen, sondern das Fahrzeug nur vor- oder rückwärts in Bewegung setzen. Er ließ die Geschütze nochmals feuern, die Entermannschaften auf Deck holen und dann den „Re d'Italia" mit aller Kraft nach vorn gehen; schon aber legte sich ihm hier eine andere kaiserl. Panzerfregatte in den Weg.**) Nun befahl der Kommandant schleunigst zu stoppen und gab unmittelbar darauf dem Maschinisten das Zeichen „Rückwärts!", so daß das Schiff eine kurze Weile stillag. In diesem Augenblick bekam es den Todesstoß durch den „Ferd. Max", der sich mit einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen in seine Flanke bohrte. Dieser Rammstoß traf es genau an der von Baron Sterneck beabsichtigten Stelle auf seiner Backbordseite dicht vor der Maschine. Die Panzerung zersplitterte samt der Holzfütterung, auf der sie befestigt war, die Planken und Rippen wurden zerknickt wie Zündhölzchen von dem Eisensporn des Gegners, der 2 Meter tief eindrang. Er riß ein gähnendes Leck in die Wand, eine ungefähr 16 qm große Bresche, von der noch dazu fast die Hälfte unter Wasser lag. Bei den beiden vorhergegangenen Rammstößen hatte Sterneck unmittelbar vor dem Anprall stoppen lassen, dabei aber sich überzeugt, daß mit der Maschine auf „Halt" kein entscheidendes Ergebnis möglich sei. Deswegen wagte er diesmal noch mehr, und das kühne Manöver erzielte den glänzendsten Erfolg. Erst nach erfolgtem Stoß und nachdem der Sporn sein Zerstörungswerk verrichtet hatte,

*) Wasserverdrängung 5700 Tonnen, Pferdekraft 800, 36 Geschütze, 600 Mann.

**) So berichten die italienischen Quellen, während Attlmayr es für wahrscheinlicher hält, daß der aus dem Pulverdampf heraustretende „Re d'Italia" den „Ferd. Max" in einer Kursrichtung gewahrte, welche die seinige kreuzte. In der Hoffnung, der Gegner werde vor seinem Bug passieren, ließ Faà di Bruno stoppen, allein es war bereits zu spät.

ließ er das Flaggschiff mit Konterdampf und ganzer Kraft zurückarbeiten, um nun möglichst rasch von seinem Opfer loszukommen und nicht mit in seinen Untergang verwickelt zu werden. Anstandslos gehorchte der „Ferd. Max" dem Befehl und zog rechtzeitig seinen Sporn aus der durchbohrten Flanke des Gegners zurück, dessen Namen die Kaiserlichen erst nach der Schlacht erfuhren.

Die erste Wirkung des gegen die linke Flanke des „Re d'Italia" geführten Rammstoßes war, daß die Panzerfregatte sich unter dem Anprall der 5100 Tonnen des Österreichers stark nach der entgegengesetzten, rechten Seite überlegte. Sobald das kaiserl. Flaggschiff aber freigekommen war, rollte sie wiederum schwer nach backbord zurück, wobei ihre klaffende Wunde in die See tauchte, deren Wellen sich zischend und sprudelnd hinein ergossen. Auf dem „Ferd. Max" konnte man das von Mannschaften wimmelnde Deck überschauen, von dem aus die ital. Scharfschützen feuerten, ebenso aus dem Takelwerk. Eine Kugel verletzte den schon verwundeten Adjutanten Tegetthoffs, Frhrn. v. Minutillo, schwer. Auch der Deputierte Boggio feuerte mit seinem Revolver unter die kaiserl. Offiziere. In der nächsten Sekunde sah man einen Teil der Leute an den Wanten steuerbord emporklettern, während andere ins Wasser sprangen. Geschütze rasen von der hochgehobenen Seite nach der sich neigenden hinüber, einzelne Kanonen und zahlreiche Menschen stürzen ins Meer. Noch einmal will sich das tödlich verwundete Schiff aufrichten, doch schon schlagen die Wellen über dem Koloß zusammen. Um die Nationalflagge nicht in die Hände der Österreicher fallen zu lassen, wollte der Kommandant, der, obgleich am Fuße verwundet, seinen Posten nicht verließ, sie niederholen lassen. Einige Leute eilten nach rückwärts, allein der Seekadett Razzetti warf sich ihnen abwehrend entgegen, und so blieb die Trikolore hochgehißt am Mast, als das schöne Schiff im nächsten Augenblick, mit der Spitze voran, gurgelnd und einen ungeheuren Wirbel erzeugend in die Tiefe sank.*) „Evviva il Rè! Evviva l'Italia!"

*) Nach dem Zeugnis später Geretteter ergriff der auf der Kommandobrücke stehende Graf Emilio Faà di Bruno in dem Augenblick, da der Panzer fast senkrecht in die Tiefe schoß, sein Pistol und feuerte es

hörte man rufen, dann war alles vorbei: um 11 Uhr 20 Min., 3 Minuten, nachdem das Schiff die Todeswunde empfangen hatte.

In der Nähe des „Ferd. Max" befanden sich von österr. Schiffen „Habsburg", „Prinz Eugen", „Drache", „Salamander", „Novara" und „Elisabeth", deren Bemannungen Augenzeugen von dem Untergang des „Re d'Italia" waren. Der erste Eindruck dieser furchtbaren Katastrophe, die den Höhepunkt der Schlacht bei Lissa bildet, auf alle Zuschauer war Überraschung und Entsetzen. Der Kanonendonner verstummte für einen Augenblick, und Todesstille herrschte ringsumher, bis dann die Siegesfreude sich in tausendstimmigen Hurrarufen doch Luft machte. Kurz nach dem Verschwinden des „Re d'Italia" sah man die Oberfläche des Meeres sich dort, wo er versunken war, mit Hunderten von Schiffbrüchigen bedecken, die sich an Planken und andere Schiffsteile klammerten und kläglich um Hilfe riefen. Ihnen Rettung vor dem Ertrinken zu bringen, war Tegetthoffs erste Sorge. „Die Boote ins Wasser!" rief er mit lauter Stimme. Es gab aber nur noch ein einziges schwimmfähiges Boot, eine kleine Jolle, und bevor diese hinabgelassen werden konnte, kam schon ein neuer ital. Panzer gegen das kaiserl. Flaggschiff mit unverkennbarer Rammabsicht herangestürmt, so daß man die unglücklichen Menschen ihrem Schicksal überlassen mußte. Das geschickte Manövrieren des Baron Sterneck entzog den „Ferd. Max" der drohenden Gefahr; ganz dicht glitten die beiden Panzer aneinander vorüber, und als nun auch die Panzerfregatte „Prinz Eugen" sich gegen den Italiener — vermutlich war es die „Ancona" von der Gruppe Vacca — wandte, mußte dieser sich schleunigst zurückziehen. Verschiedene andere Schiffe der kaiserl. Eskader — „Elisabeth", „Kerka" und „Narenta"**) — machten Versuche, den mit dem

---

mit dem Ausruf: „Ein Kommandant geht mit seinem Schiff zu Grunde," gegen die Schläfe ab. Mit der Bemannung des „Re d'Italia" fanden auch der Deputierte Boggio und der an Bord befindliche tüchtige Maler Ritter Caffi ein nasses Grab auf dem Grunde der Adria.

**) Der Kommandant der „Narenta", Linienschiffsleutnant Franz Spindler, sagt in seinem Bericht: „Ich sah gerade vor uns gegen 300 halbnackte Leute auf zwei großen Masten (Spieren) und vielem kleinerem Holzwerk schwimmen. Ich ließ die Maschine stoppen und steuerbord ab-

Tode ringenden Schiffbrüchigen vom „Re d'Italia" Rettung zu bringen, wurden aber durch Angriffe oder Schüsse italienischer Fahrzeuge gezwungen, davon abzulassen und auf die eigene Sicherheit bedacht zu sein.

Daß die übrigen Schiffe der zweiten ital. Gruppe dem „Re d'Italia" nicht zu Hilfe eilen konnten, war die Folge besonderen Mißgeschicks. Das gepanzerte Kanonenboot „Palestro" (Kommandant Freg.-Kapt. Capellini) erhielt zwei Lagen auf kurze Distanz; durch eine Granate, die den ungepanzerten Teil des Achterschiffs durchschlug und in der Offiziersmesse platzte, entstand ein Brand, der den Kapitän nötigte, das Schiff aus dem Gefecht zu ziehen und im weiten Bogen in die offene See zu führen. Auch der „San Martino", dem „Don Juan" und „Drache" zu schaffen machten, hatte im Nahgeschützkampf eine Granate erhalten, die in der Achterkajüte zündete; der bereits gelöschte Brand brach infolge Einschlagens einer zweiten Granate aufs neue aus. Die Panzerfregatte konnte den Bewegungen ihres Gruppenführers nicht mehr folgen und entwich dem Gedränge, sich westwärts kehrend. In demselben Augenblick vollzog sich das Schicksal des allein gebliebenen „Re d'Italia". — — — — — — —

---

fallen, um sie nicht zu überfahren. Gleichzeitig wurde Befehl gegeben, ein Boot zu streichen, um es den Leuten zu Hilfe zu schicken, die ‚pietà' (Barmherzigkeit) schrieen und die Hände bittend gegen uns rangen. Das gleichzeitige Herannahen von zwei feindlichen Panzerschiffen vereitelte mein Vorhaben. Einige ihrer Kugeln trafen die eigene schwimmende Mannschaft." Wenn Persano in seiner Rechtfertigungsschrift sagt: „Mit Bedauern muß ich hier erwähnen, daß nach den einstimmigen Aussagen der geretteten Mannschaft vom ‚Re d'Italia' auf sie, während sie im Meere schwammen, von manchen feindlichen Schiffen Jagd gemacht worden ist und daß sie dem feindlichen Artillerie- und Musketenfeuer zur Zielscheibe gedient haben," so müssen diese, der Wahrheit direkt widerstreitenden Behauptungen auf das schärfste zurückgewiesen werden. Viel mehr begründet ist, was später der Staatsanwalt Marvasi in dem gegen den Admiral geführten Gerichtsverfahren erklärte: „Persano hat nicht bloß die Pflicht des Admirals, er hat auch die des Menschen versäumt. Er ließ die Schiffe nach der Schlacht neun Stunden lang Märsche und Gegenmärsche ausführen, unbekümmert darum, daß Hunderte von Menschen schiffbrüchig im Wasser auf Rettung warteten. Nelson rettete bei Abukir sogar diejenigen, die durch das Auffliegen des feindlichen Admiralschiffs in die Wellen geschleudert worden waren, aber Nelson hatte den Mut eines Löwen!" Von dem Persano gemachten Vorwurf der Feigheit wird später die Rede sein.

Während des nun folgenden letzten Abschnittes der Schlacht gewannen in dem Ringen der Panzer gegen Panzer die kaiserlichen immer mehr die Oberhand, wobei ihnen verschiedene Unfälle zugute kamen, von denen die italienischen betroffen wurden. Als die „Ancona" den „Re di Portogallo" in Bedrängnis sah, wollte sie ihm beispringen, stieß dabei jedoch mit dem in gleicher Absicht herbeieilenden „Vareſe" zusammen; beide Panzer trugen Beschädigungen davon und bedurften längerer Zeit, bevor ihr ineinandergeratenes Takelwerk wieder entwirrt war. Inzwischen hatte der zeitweilig von den Schiffen seiner Gruppe getrennte und von 2 kaiserl. Panzern steuerbord bedrohte „Re di Portogallo" einen schweren Stand gehabt. Während man noch mit dem Ausbessern der durch den „Kaiser" erlittenen Schäden beschäftigt war, wollte der energische Riboty ein österr. Holzschiff (wahrscheinlich „Schwarzenberg") rammen, um sich freie Bahn zu schaffen; sein Panzer erhielt von diesem jedoch eine konzentrierte Breitseite, die neue Beschädigungen verursachte. Endlich gelang es Riboty doch, freizukommen und sich mit der Gruppe Vacca zu vereinigen. Der Konteradmiral hatte nämlich nach Umkreisung der österr. Holzschiffe das Signal gehißt: „Die Schlachtlinie formieren, ohne Rücksicht auf die Postennummern", um die in Sicht kommenden zerstreuten Panzer zu vereinigen; sobald dies geschehen war, gedachte er, aus der Kielwasserlinie in die Front überzugehen und die Österreicher anzugreifen. Die zur Gruppe Riboty gehörende „Maria Pia" wollte die dwars (quer) vor ihr vorüberfahrende Panzerfregatte „Prinz Eugen" rammen, deren Kommandant, Kapt. Alfred Barry, das Schiff jedoch gewandt und rasch nach steuerbord lenken ließ. Dann sausten beide Panzer so dicht aneinander vorüber, daß „Maria Pia" die an den Seiten hängenden Boote des „Prinz Eugen" wegrasierte; außerdem versetzte sie dem Gegner eine volle Breitseite, begleitet von den Gewehrsalven der Schützen auf Deck. Die beiden Führer standen einander fast Auge in Auge gegenüber. Schon zuckte die Hand des Kapitäns Barry nach dem Revolver, mit dem er den gegnerischen Kommandanten, Marchese del Carretto, bequem hätte niederstrecken können. Einer ritterlichen Eingebung folgend, erhob er dann aber die Rechte

ohne Waffe zum Gruß; ebenso höflich dankte der Italiener. „Maria Pia" schlug nunmehr die Richtung gegen die eigenen Panzerschiffe ein, die sich nach Westen hin aus dem Gefecht gezogen hatten; sie scheint dabei mit dem „San Martino" zusammengeraten zu sein, der verschiedene Beschädigungen erlitt. Der erbitterte Kampf der beiden Panzerflotten hatte jetzt sein Ende erreicht.

Mittlerweile war bei jenem Teil der österr. Holzflotte, der sich mit den Kanonenbooten als Bedeckung des „Kaiser" auf dem Wege zum Hafen von Lissa befand, der „Affondatore" abermals erschienen. Er war zunächst im großen Bogen nach Westen gefahren, während die im Kampfe erlittenen Havarien nach Möglichkeit ausgebessert wurden, und wendete sich hierauf zurück gegen Osten, wo er nun, längs der Nordküste der Insel laufend, dem „Kaiser" zum zweitenmal begegnete. Die Mannschaft des Linienschiffs suchte noch immer vergebens den Brand zu löschen, als Kommodore Petz den Widder plötzlich auf seiner Steuerbordseite von neuem auftauchen sah. Wiederholt schien der „Affondatore" einen Anlauf zu nehmen, um das Holzschiff zu rammen, das sich auch jetzt wieder tapfer wehrte. Trotz Brand und Havarien schleuderte eine Breitseite nach der andern dem Italiener ihre Geschosse entgegen und hielt ihn sich dadurch vom Leibe. Wacker sekundierten dem „Kaiser" die folgenden Schiffe der II. und III. Division; auch die beiden Panzerfregatten „Don Juan" und „Prinz Eugen" eilten ihm zu Hilfe und überschütteten das Turmschiff mit Geschossen, ohne des Fernfeuers der auf Vaccas Signal sich sammelnden Panzer zu achten. Endlich schien der „Affondatore" um jeden Preis die Entscheidung herbeiführen zu wollen: mit größter Geschwindigkeit kam er auf den „Kaiser" losgestürmt, so daß man jeden Augenblick erwarten mußte, seinen langen Sporn diesem in die Flanke fahren zu sehen, — dann war sein Schicksal besiegelt. Doch es kommt nicht zum äußersten: nur noch eine Klafterlänge ist der Widder entfernt, da fällt er plötzlich steuerbord ab — und steuert westwärts zur Holzflotte Albinis, verfolgt von dem Feuer der Kaiserlichen.

Dieser seltsame Zwischenfall bildete später einen Hauptpunkt der gegen Persano erhobenen Anklage. Der Komman-

dant Martini hatte bereits den Befehl zum Rammen erteilt, mit der hinzugefügten Anweisung: „Aufgepaßt! Wenn das Schiff stillsteht, gleich rückwärts!“ Schiffsleutnant Chinca ließ die Mannschaft sich niederwerfen, damit sie durch den Rammstoß nicht zu Boden geschleudert würde. Es handelte sich nur noch um das entscheidende Kommando „Backbord“, statt dessen hörte man aus Persanos Munde jetzt: „Steuerbord“. Die mit ihm im Turme Anwesenden glaubten an einen Irrtum und riefen ihm zu: „Admiral, links, links!“ Er aber erwiderte: „Nein, rechts, — ich bin es, der hier befiehlt.“ Gleich darauf schwenkt der „Affondatore“ rechts ab, und der „Kaiser“ ist gerettet.*) Dieser fuhr bald nachher in den Hafen S. Giorgio ein, bis in dessen Nähe ihm die kaiserl. Holzschiffe das Geleite gaben, um sich dann wieder nordwärts ihren Panzern zuzuwenden.

---

*) Persano gab sich vor dem Senat alle Mühe, seine Richter zu überzeugen, daß er recht gehandelt habe, was ihm jedoch nicht gelang. Er behauptete, erst in diesem Augenblick die schweren Beschädigungen des „Kaiser“ erkannt und es nun nicht für angebracht gehalten zu haben, sich mit einem kampfunfähigen Gegner länger zu beschäftigen. Man muß unbedingt Attlmayr beipflichten, der (auf S. 191) schreibt: „‚Affondatore‘ tat nicht wohl daran, mit Angriffen gegen den ‚Kaiser‘, den er, wie ein paar Schüsse zeigten, ohne Ramme unschädlich machen konnte, Zeit zu versäumen; insbesondere war der zweite Angriff gegen das schwer beschädigte Linienschiff, das sich bereits vom Schlachtfelde zurückzog, kaum zu rechtfertigen. ‚Affondatore‘ sollte sich nur unter Panzerschiffen das Rammobjekt wählen.“ Wie der genannte Autor weiterhin ausführt, konnte aber der Rammstoß gegen den ‚Kaiser‘ für den Widder selbst leicht gefährlich werden. Dieser hatte einen sehr langen Sporn, der aller Wahrscheinlichkeit tief in den Holzkörper des Linienschiffes eingedrungen wäre. Gelang es dem „Affondatore“ nun nicht, gleich nach dem Stoße vom „Kaiser“ wieder freizukommen, dann konnte beim Zurückrollen des Gerammten nach der Seite des Widders dessen niederes Vorschiff durch das hochbordige Linienschiff unter Wasser gedrückt werden. Vielleicht wäre dann schon jene Katastrophe eingetreten, die den „Affondatore“ am 6. August auf der Reede von Ancona treffen sollte. In einem NNW-Sturme stampfte das vor Anker liegende Schiff heftig, wobei seine im Zwischendeck angebrachten Klüsen (eisengefütterte Öffnungen in der Bordwand für die Ankerketten) viel Wasser schöpften. Als sich die Wassermassen nun in die vordere wasserdichte Abteilung ergossen, senkte sich der Bug (Vorderteil) mehr und mehr ins Wasser, und der „Affondatore“ ging unter, bevor der Kommandant, der schleunigst die Ankerketten schlüpfen ließ, in den Hafen einlaufen konnte. Am 25. Oktober gelang es dem Ingenieur Mardea, den Widder wieder zu heben.

Als Persano, von dem „Kaiser" ablassend, dem eigentlichen Gefechtsfelde wiederum zusteuerte, gewahrte er mit Schrecken und Entrüstung, daß seine Holzflotte sich noch immer untätig im Hintergrunde hielt, wo sie soeben längs der Nordwestküste von Lissa einen Gegenmarsch ausführte, um rückwärts der auf Vaccas Signal sich sammelnden Panzer Stellung zu nehmen. Vizeadmiral Albini hat behauptet, dreimal während der Schlacht versucht zu haben, sich dem Kampfplatz zu nähern, er sei aber jedesmal durch österr. Panzer daran gehindert worden. Jedenfalls hat diese ganze ansehnliche Flotte (mit ihr der „Terribile", der erst ganz zuletzt zu den Panzern stieß) dem Kampfe — abgesehen von auf zu große Entfernung abgegebenen, wirkungslosen Schüssen — müßig zugeschaut. Persano eilte nun mit voller Kraft auf die Holzflotte los und forderte sie durch Signale zum Eingreifen in den Kampf auf. Da er die bis dahin dem „Kaiser" gefolgten Holzschiffe unter Führung des „Schwarzenberg" nordwärts fahren sah, signalisierte er, den Gegner im Rückzug wähnend: „Die feindliche Nachhut doublieren", wobei er eben jene Fahrzeuge für die zu umfassende „Nachhut" hielt, und später: „Allgemeine Jagd bei freiem Manöver und freier Fahrt". Jedoch Albini, der von dem Wechsel des Flaggschiffs nichts wußte, hielt den „Affondatore" nicht für befugt, ihm Befehle zu erteilen, und beachtete die Signale daher nicht. Persano hatte gehofft, die Vereinigung der kaiserl. Holzschiffe mit ihren Panzern noch verhindern zu können, und einige seiner Holzfregatten, voran der „Umberto", eröffneten auch bereits das Feuer, schon aber eilten österr. Panzer zum Schutze der hölzernen Fahrzeuge herbei, diesen auf halbem Wege entgegenkommend.

Der mit südwestlichem Kurs steuernde „Carignano", Vaccas Flaggschiff, in dessen Kielwasser sich die ital. Panzer sammelten (von ihnen brach auf das Jagdsignal Persanos der „Re di Portogallo" aus der Linie, nahm aber seinen Posten wieder ein, als er ohne Nachfolger blieb), kam jetzt dem „Affondatore" nahe, der mit Bezugnahme auf die Albini erteilte Weisung signalisierte: „Den Angriff unterstützen." Der Admiral eilte dann längs des ganzen Geschwaders hin, das Signal zeigend: „Der Kommandant erinnert die Flotte, daß

Schiffe, die nicht kämpfen, sich nicht auf ihrem Posten befinden", allein der günstige Augenblick war verpaßt. Während die ital. Panzer sich ihrer Holzflotte näherten, die unter ihrem Schutze nordwärts zog und sich dann als zweite Linie formierte, hatte auch Tegetthoff, jene Bewegungen wahrnehmend, seinen Schiffen gegen 12¼ Uhr das Signal „Sammeln" zukommen lassen. Er ließ hierauf die Flotte nördlich des Hafens S. Giorgio drei Kolonnen in Kielwasserlinie mit nordöstlichem Kurs bilden: die Panzer nach der Seite des Feindes (westwärts), in der Mitte die Division der schweren Holzschiffe und ostwärts von dieser die Division der Kanonenboote. Wenn eine Erneuerung des Angriffs, mit der der Admiral rechnete, angebracht erschien, konnte aus dieser Kolonnenstellung leicht und schnell die ursprüngliche Formation gegen den im Westen sich sammelnden Feind angenommen werden.

Mittlerweile hatte sich der etwa 5 Seemeilen von den Kaiserlichen entfernte Gegner gleichfalls neu formiert; hier befand sich der „Affondatore" nunmehr an der Spitze der Panzer, denen Persano signalisierte, „seinen Bewegungen zu folgen". Westlich der Panzereskader hatte Albini mit der Holzflotte Stellung genommen. Die beiderseitigen Stellungen waren umgekehrt wie am Morgen, als die ital. Eskader zwischen Lissa und der kaiserl. Flotte hielt: jetzt wurde die Insel von der eigenen Seemacht gedeckt, die den Feind seewärts gedrängt hatte; der Entsatz von Lissa war somit gelungen. Man sah die Italiener bei wechselnder Geschwindigkeit mehrfach den Kurs ändern, sich den Kaiserlichen bald nähernd, bald sich von ihnen entfernend; letztere Richtung (gegen WNW) blieb indes die vorherrschende. Von beiden Seiten wurden noch einzelne Schüsse gewechselt.

Die Anwesenheit eines Oberbefehlshabers hatten die Schiffe Persanos bisher im Grunde überhaupt gar nicht merken können; erst jetzt suchte er ihnen diese durch eine ganze Reihe von Signalen kundzutun, die aber allzu hastig einander folgten und sich noch dazu teilweise widersprachen, so daß kein Zusammenwirken möglich war. Zu sehen bekamen die Italiener ihren Admiral aber noch immer nicht: während der Anblick des

Der „Palestro“ fliegt in die Luft.

kaiserl. Oberbefehlshabers, wie er entblößten Hauptes und mit blitzenden Augen auf der Kommandobrücke dastand, nicht nur die Seinen zu den höchsten Leistungen entflammte, sondern sogar den Feinden Bewunderung abnötigte, steckte Persano bis zum Schluß im Turm seines Widderschiffs. Die Öffnung, durch die er — ab und zu den Kopf daraus hervorstreckend — den Kampf beobachtete, war nach dem Urteil Sachverständiger so klein, daß er unmöglich einen Überblick über die Lage gewinnen konnte; von einer wirklichen Leitung der Schlacht konnte unter diesen Umständen natürlich erst recht keine Rede sein.*) Wie wenig der Admiral selbst über die allerwichtigsten

*) Unter den Anschuldigungen, um derentwillen die Untersuchung gegen ihn eingeleitet wurde, befand sich auch die, „er habe sich aus

bisherigen Vorkommnisse unterrichtet war, beweist am besten, daß er um 3 Uhr (!) mittels Signals Nachrichten über den „Re d'Italia" verlangte, worauf er den Bescheid erhielt: „In den Grund gebohrt."

Gegen 2 Uhr waren die letzten Schüsse gewechselt worden, nachdem die Schlacht etwa 3 Stunden gedauert hatte. Wiederholt drangen der Stabschef d'Amico und andere Offiziere in Persano, mit dem „Affondatore" voran sich auf den Feind zu stürzen und von neuem anzugreifen, er aber, niedergedrückt durch die seitherigen Mißerfolge, entschied sich für den Rückzug. Nicht wenig trug jedenfalls dazu bei, daß der „San Martino" signalisiert hatte, er könne wegen erlittener Havarien seinen Posten nicht länger behaupten, und daß Persano den brennenden „Palestro" unmittelbar vor sich sah. Dieser war, da seine Maschinen noch arbeiteten, gegen 1 Uhr von Norden her mitten zwischen die beiden Flotten gesteuert. Der „Affondatore" hatte sich ihm genähert, aber von dem Kommandanten, Freg.-Kap. Capellini, den Bescheid erhalten, es bestehe vorderhand keine Gefahr, da es ihm gelungen sei, das Pulvermagazin unter Wasser zu setzen. Es kamen dann zwei Holzdampfer heran, um den „Palestro" ins Schlepptau zu nehmen. Der Kapitän ließ die Verwundeten auf die Boote bringen; er selbst wollte sein Schiff nicht verlassen. „Wer gehen will, mag es tun — ich bleibe!" erklärte er, und die tapfere Bemannung stimmte ihm bei. Da ergriff das Feuer einen Raum, in dem man außerhalb der Munitionskammer Granaten für den Kampf bereitgestellt hatte. Plötzlich sah man eine riesige Rauchsäule aus dem Innern des brennenden Schiffes emporsteigen, ein furchtbarer Knall folgte — der „Palestro" war in die Luft geflogen. Dieser tragische Schlußeffekt des gewaltigen Schlachtendramas fand um $2^1/_2$ Uhr statt; die

---

Feigheit, um sich gegen die feindlichen Kugeln zu sichern, in den Turm des ‚Affondatore' verkrochen und kaum mit dem Kopf herausgewagt." Diese Beschuldigung wurde allerdings nach dem Ergebnis der Vernehmungen fallen gelassen, dagegen hieß es unter den Motiven, die zur Begründung seiner Verurteilung in dem Erkenntnis aufgeführt wurden, „daß er sich während der ganzen Aktion im Turm des ‚Affondatore' aufgehalten und dadurch selbst in die Unfähigkeit versetzt habe, die Schlacht zu leiten."

Boote der beiden Holzdampfer retteten nur einen Seekadetten und 25 Mann von der ganzen Bemannung, die 228 Köpfe gezählt hatte. Im Laufe des Nachmittags umkreiste Persano das Schlachtfeld in einem weiten Bogen. Gegen 6 Uhr gelang es dem nach der Stätte der Katastrophe des „Re d'Italia" abgesandten Dampfer „Principe Umberto", dem später „Affondatore" und „Stella d'Italia" folgten, noch 11 Offiziere, 13 Unteroffiziere und 146 Mann von den Schiffbrüchigen zu retten; 19 Mann waren an den Strand von Lissa gelangt, wo sie von den Österreichern verpflegt wurden; später kamen sie als Kriegsgefangene nach Triest. Die Verluste der Italiener in der Schlacht betrugen an Offizieren 38 Tote, 4 Verwundete; an Mannschaften 574 Tote, 32 Verwundete. Die Flotte, von der alle Panzer — mit Ausnahme des vorsichtigen „Terribile" — Havarien erhalten hatten, wurde am Abend angewiesen, nach Ancona zu steuern, wo sie am 21. Juli um 3 Uhr nachmittags vor Anker ging. Sie hatte den Kampfplatz den Österreichern überlassen, während Persano seiner Regierung meldete, diese hätten sich einer Wiederaufnahme des Angriffs durch schleunigen Rückzug entzogen, und die ital. Flotte sei im Besitz der Gewässer geblieben, um die man gekämpft habe. Privatnachrichten lauteten noch günstiger, auch der ital. Korrespondent der „Times" meldete einen Sieg der Italiener, so daß sich im ganzen Lande heller Jubel erhob. Wenige Tage genügten jedoch, um die Wahrheit an den Tag zu bringen: daß die Italiener die Schlacht nicht gewonnen, sondern trotz ihrer Übermacht verloren hatten, während dem österr. Geschwader der Entsatz von Lissa glänzend gelungen war. Nun klagte alles einmütig den Admiral an, und am 11. Oktober 1866 beschloß der ital. Senat die Erhebung der Anklage gegen Persano und seine Verhaftung.*) — — —

---

*) Wer die Verhandlungen unbefangen verfolgt, wird kaum im Zweifel darüber bleiben, daß Persano in Italien ebenso den Sündenbock hat abgeben müssen, wie später Bazaine in Frankreich. Mit Recht fragte einer seiner Verteidiger: „Warum stellt man den Admiral allein vor Gericht? Warum untersucht man nicht, wie es denn gekommen ist, daß bei Lissa 400 Kanonen geschwiegen haben? Warum läßt man diejenigen als Zeugen zu, welche die Angeklagten sein sollten?" Das am 15. April

Als die feindlichen Schiffe sich zuletzt kreuzend in nordwestlicher Richtung entfernten, scheint der ungestüme Tegetthoff zunächst an eine Verfolgung gedacht zu haben; sein Signal für die Panzer und Holzschiffe: „Allgemeine Jagd auf den Feind" deutet dies an. Verschiedene gewichtige Gründe bestimmten ihn dann aber doch, davon abzusehen und sich mit dem errungenen Siege zu begnügen. Ein Erfolg war für seine Flotte nur durch die Wiederholung einer „Mêlée" zu erzielen; bei der geringeren Fahrtgeschwindigkeit seiner Schiffe und dem Vorsprunge, den die Italiener bereits hatten, konnte indes nicht daran gedacht werden, sie einzuholen. Der Gegner hatte es daher in der Hand, auf weite Distanz einen Artilleriekampf zu beginnen, worin er den Österreichern überlegen war, wie auch immer noch an Zahl der Schiffe. Tegetthoff erachtete es daher für seine Pflicht, die Flotte, nachdem sie ihre Aufgabe erfüllt hatte, für künftige Operationen kampffähig zu halten.

Die Motive, welche diesen Entschluß des Admirals bestimmten, sind ohne weiteres einleuchtend, wohl aber kann man die Frage aufwerfen, weshalb Persano sich veranlaßt sah, den Rückzug anzutreten. Er verfügte allerdings — wie vorhin gesagt — noch über eine Übermacht, die es ihm ermöglichte, nun seinerseits die Angriffsweise des kaiserl. Admirals zur Anwendung zu bringen, und es war noch früh genug am Tage, um einen neuen Kampf durchführen zu können. Allein die bisher in der Schlacht gemachten Erfahrungen konnten ihn, wie v. Attlmayr sehr einleuchtend ausführt, schwerlich zu einer Erneuerung des Kampfes ermutigen. Die italienische Flotte hatte zwei Panzerschiffe, davon eins I. Klasse, verloren; ein drittes war gefechtsunfähig nach Ancona zurückgedampft, und ein viertes hatte gemeldet, es vermöge seinen Posten in der Formation nicht länger zu behaupten. Von 12 Panzerschiffen waren Persano mithin nur 8 verblieben — eines mehr als die Österreicher hatten, und bei den Panzern lag doch die Entscheidung. Wie sich später ergab, war

1867 gefällte Urteil lautete wegen Ungehorsams und Fahrlässigkeit auf Amtsentsetzung, Verlust des Admiralsranges und Tragung der Kosten. Persano starb am 28. Juli 1883 in Turin.

auch noch der „Varese" den kampfunfähigen Schiffen zuzurechnen, der gegen Sonnenuntergang signalisierte: „Feuerungen überschwemmt" (vermutlich infolge eines Kesselgebrechens).

Weiterhin darf, wenn man sich in die Lage des italien. Oberbefehlshabers ganz hineinversetzen will, nicht außer acht gelassen werden, daß der vorher so ersehnte „Affondatore" seinen Erwartungen durchaus nicht entsprochen hatte. „Das Verhalten einzelner Schiffskommandanten und speziell des Kommandanten der Holzeskader mußte in Persano Mißtrauen erwecken. Dies Gefühl wirkt aber besonders intensiv bei jenem, der nicht allzuviel Selbstvertrauen besitzt. Wenn auch viele heroische Taten italienischerseits in dem vergangenen Kampfe leuchtend hervortreten, so ist es fraglich, ob Persano zurzeit von ihnen Kenntnis hatte. Der Gedanke lag ihm aber nahe, daß die vorangegangenen Mißerfolge deprimierend auf den Geist der Mannschaft wirken mochten, dies um so mehr, als nach den Anstrengungen dreier Tage auch die physische Ermüdung sich geltend machen mußte.

Weiters war, wie berichtet wird, auf einigen Schiffen seiner Flotte Mangel an Kohle, vielleicht auch an Munition eingetreten. Endlich mag auch die Erwägung nicht ohne Einfluß gewesen sein, daß die Österreicher im nahen Lissa einen Stützpunkt hatten, während er auf das ferne Ancona angewiesen war. Es ist gewiß nicht zu verkennen, daß solchen Motiven Bedeutung beizulegen war."

Da die Italiener augenscheinlich nicht an einen Wiederbeginn der Feindseligkeiten, wenigstens am 20. nicht, dachten, ließ Tegetthoff um 2 Uhr die Kanonenboote und gegen 3 Uhr die schweren Holzschiffe durch Signale anweisen, in den Hafen von S. Giorgio einzulaufen. Zuletzt verließen die Panzer das Schlachtfeld, und erst gegen Sonnenuntergang warf der „Ferd. Max", begeistert von der Besatzung und Bevölkerung der Insel begrüßt, im Hafen Anker. Der Verlust der kaiserl. Flotte an Toten betrug: 3 Offiziere und 35 Mann, an Verwundeten 15 Offiziere und 123 Mann; die feierliche Beerdigung der Gefallenen auf dem Friedhofe neben der Kirche von Lissa fand am Abend des 21. Juli statt. Nachdem bereits in der

Frühe dieses Tages die Signalstationen gemeldet hatten, daß kein Feind mehr in Sicht sei, ging $8^1/_2$ Uhr abends die kaiserl. Flotte vollzählig (bis auf die zur Verfügung des Inselkommandos zurückgelassenen Schraubenschuner „Kerka" und „Narenta") in See, sogar der provisorisch instand gesetzte „Kaiser" war wieder an der Spitze der Holzdivision; am Abend des 22. ankerte sie auf der Reede von Fasana.

Das freudige Hochgefühl, das die Kunde von diesem glorreichen Seesiege hervorrief, drängte in Österreich auf Augenblicke sogar die Erinnerung an die unglücklichen Ereignisse auf dem nördlichen Kriegsschauplatze in den Hintergrund. Tegetthoff, dessen ganze Größe als Mensch seine Depeschen und Berichte über die Schlacht erkennen lassen, in denen er von sich selber fast nichts sagt, alles Verdienst seinen Stabsoffizieren zuschreibend, wurde mit Auszeichnungen überhäuft. Der Kaiser ernannte ihn telegraphisch zum Vizeadmiral; Erzherzog Albrecht, wie Kaiser Maximilian*) und der greise dänische Vize-

*) Der Brief des unglücklichen Monarchen, der Tegetthoff — obwohl (oder vielleicht gerade weil) ihre Charaktere den schroffsten Gegensatz bildeten — ganz besonders hochschätzte, lautete folgendermaßen: „Lieber Contre-Admiral Freiherr von Tegetthoff! Der ruhmvolle Sieg, welchen Sie gegen eine überlegene, in großen maritimen Traditionen erzogene und tapfere Flotte errungen haben, hat Mein Herz mit der reinsten Freude erfüllt. Als Ich die Schicksale der Mir so theuer gewordenen Marine in andere Hände legte und der Mission entsagte, Mein Geburtsland dort groß und mächtig zu machen, wo sich die Geschicke hochstrebender Nationen erfüllen, blickte ich hoffnungsvoll auf Sie und die junge Generation von Offizieren und Mannschaften, die Ich stolz unter Meiner Führung wachsen und in edlem Wetteifer sich entfalten sah. Ich fühlte mich in dem Gedanken gehoben, in der Adria einen Kern von Schiffen zurückzulassen, denen ein Stab kenntnisreicher und todesmuthiger Offiziere und eine tapfere Mannschaft die kriegerische Seele einhauchte. Hat Mich auch die Vorsehung auf andere Pfade geleitet, so lodert doch deshalb in Meinem Herzen noch das heilige Feuer maritimen Ruhmes, und es war ein schöner, ein freudiger Tag für Mich, als Ich die heldenmüthige Flotte, der Ich Meine ganze Jugendkraft geweiht hatte, unter Ihrer heldenmüthigen Führung mit blutigem Griffel den 20. Juli 1866 in die Bücher der Seegeschichte verzeichnen sah; denn mit dem Seesiege von Lissa tritt die von Ihnen befehligte Flotte in die Reihe jener, deren Flagge das Symbol des Ruhmes ist, Ihr Name in die der Seehelden aller Zeiten. Ich sende Ihnen, den Offizieren und Mannschaften Meine tiefgefühlten Glückwünsche und verleihe Ihnen zur Erinnerung an Ihren Admiral und Freund, und als Beweis Meiner Bewunderung das Großkreuz Meines Guadeloupe-Ordens.

Gez. Maximilian."

admiral Dahlerup, der einst bei der ersten Organisation der österr. Flotte mitgewirkt hatte, sandten ihm Schreiben voll wärmster Anerkennung, und zahlreiche Gemeindevertretungen, die der Haupt- und Residenzstadt Wien vor allen, beeilten sich, dem Sieger von Lissa das Ehrenbürgerrecht zu verleihen. Außerdem erhielt er die höchste militärische Auszeichnung: das Kommandeurkreuz des Maria Theresien-Ordens; Kommodore v. Petz, zum Konteradmiral befördert, und Baron v. Sterneck bekamen das wohlverdiente Ritterkreuz. Zu ferneren Taten sollte Held Tegetthoff die ruhmgekrönte Flotte nicht mehr führen: am 25. Juli erhielt das Eskaderkommando die Mitteilung vom Abschluß einer Waffenruhe zwischen Österreich und Italien — die Feindseligkeiten hatten ihr Ende erreicht. — —

Schon wenige Wochen darauf — am 24. Sept. — wurde der siegreiche Admiral zum Staunen aller Welt seiner Stellung enthoben und — nicht etwa auf eigenes Ansuchen — mit einer Mission ins Ausland betraut. Nach der offiziellen Lesart sollte ihm Gelegenheit zum Studium fremder Flotten gegeben werden; über den wirklichen Anlaß seines Mißgeschicks ist bisher nichts Authentisches bekannt geworden. Wie es heißt, habe Tegetthoff, als die Italiener damit prahlten, den „Kaiser" bei Lissa in den Grund geschossen zu haben, gerade an Bord dieses Schiffes seinen Waffengefährten ein Siegesmahl gegeben. Als er dann aber die Kosten des Banketts der Rechnungsbehörde einreichte, habe diese entschieden: die unnötige Ausgabe sei dem Admiral nicht vorher bewilligt worden und er somit verpflichtet, sie dem Fiskus zu ersetzen. „Da aber Tegetthoff keine sonstigen Glücksgüter besaß, so sei ihm wie einem Leutnant, der Schulden halber seine Gage verpfänden muß, ein Abzug an seinem Gehalte vorgeschrieben worden. Darüber sei Tegetthoff ergrimmt und habe seinen Vorgesetzten, bis ziemlich hoch nach oben, seine Meinung aufs kräftigste gesagt; und jeder, der Tegetthoffs Briefe je unverkürzt vor Augen hatte, weiß, welcher Derbheit im Ausdrucke der tapfere Seemann erforderlichenfalls fähig war. Darauf nun sei ihm der Rat erteilt worden, sich ferne von seinem Vaterlande zu überlegen, was sich ein siegreicher Feldherr oder Admiral gegen Schreiber und Höflinge herausnehmen dürfe" (Friedjung).

Tegetthoff besuchte zunächst die englischen und nordamerikanischen Häfen und wurde in London wie in Washington in allen Kreisen mit hoher Auszeichnung empfangen. Doch schon am 1. Juli 1867, als er gerade mit dem Studium der Pariser Weltausstellung beschäftigt war, wurde er telegraphisch zurückberufen und erhielt von Kaiser Franz Joseph den Auftrag, die Leiche seines Bruders, des am 19. Juni zu Queretaro erschossenen Kaisers Maximilian, heimzubringen. Durch diesen ehrenden Beweis des kaiserlichen Vertrauens fühlte sich der Admiral versöhnt, wie seine spätere Äußerung bezeugt: „Als den echten Lohn meiner Wirksamkeit betrachte ich nicht die hohe Stellung, zu der ich rasch emporgekommen bin, nicht die Orden an meiner Brust; ich betrachte als solchen vielmehr den Auftrag, den mir dereinst in ritterlichem Zartgefühl mein Kaiser gab, die überreste seines Bruders über die See in die Heimat zu geleiten." Nachdem Tegetthoff diese ungemein schwierige Aufgabe glücklich gelöst hatte, wurde er nicht nur zum Geheimrat und lebenslänglichen Mitglied des Herrenhauses ernannt, sondern auch auf den ihm gebührenden Posten gestellt: an die Spitze der Marinesektion des Reichskriegsministeriums. Seit dem 6. Mai 1868 war Tegetthoff Oberbefehlshaber der österr. Marine, doch schon am 7. April 1871 starb er nach kurzer Krankheit zu Wien mitten unter wichtigen und segensreichen Reformen — zu früh für Österreich!

SCHLACHT bei LISSA

rals- } Schiffe der Österreicher
r -
-

Admirals- } Schiffe der Jtaliener
Panzer -
Holz -

beim Beginn der Schlacht.

Namen der größeren Schiffe

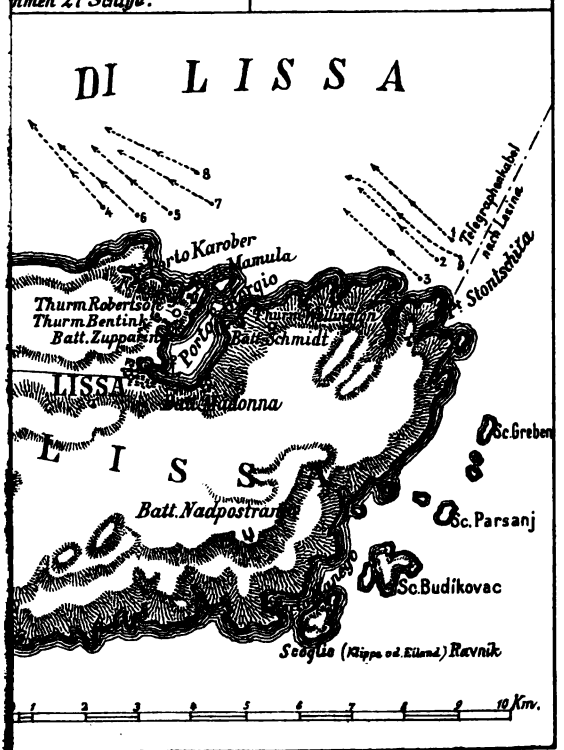
Österreich's:

Division:
h Ferdinand Max
sburg
ser Max
Juan d'Austria
z Eugen
mander
che
ser
ara
warzenberg
ia
au
detzky
edrich
er- u. 7 größere Holzschiffe)
10 Schrauben-Kanonenboote
chuner.
dem 3 Raddampfer.
nmen 27 Schiffe.

Jtalien's:

1. Principe di Carignano
2. Castelfidardo
3. Ancona
4. Re d'Jtalia
5. Palestro
6. S. Martino
7. Re di Portogallo
8. Maria Pia
9. Affondatore
10. Varese
11. Terribile
12. Formidabile

(Nur Panzerschiffe) Außerdem:
14 Holzschiffe, 5 Aviso- u.
3 Transportschiffe.
Zus. 34 Schiffe.



Ohne Geschichtskenntnis
kein politisches Verständnis!

Alle

Geschichts- und Bücherfreunde,

die ihr Verständnis für die politischen und kulturellen Aufgaben der Gegenwart durch die Kenntnis der Vergangenheit vertiefen wollen, sollten dem

Verein der Geschichtsfreunde

beitreten.

Außer dem geringen Jahresbeitrag von

nur Mark 4.80

= ℛ 5.80 ℌ ö. W. = Frs 6.40 (ohne etwaiges Porto) erwachsen dem Mitglied **keinerlei** Verpflichtungen, dagegen werden ihm gemäß § 4 der Satzung

völlig kostenlos

geliefert:

I. **Der Geschichtsfreund,** die einige Male im Jahr erscheinenden Vereinsmitteilungen.

II. **Sieben Nummern der Vereinsveröffentlichungen**
Ladenpreis für Nichtmitglieder mindestens M 7.—
nach eigener, freier Wahl des Mitglieds.

Auf den folgenden Seiten sind die ordentlichen Veröffentlichungen verzeichnet, aus denen für das von April zu April laufende Vereinsjahr 7 beliebige **Nummern** ausgewählt werden können. Es ist hierbei aber darauf zu achten, daß manche Werke **Doppelnummern** sind!

Außerdem hat jedes Mitglied **das Recht,** die außerordentlichen Veröffentlichungen oder sonst vom Verein erworbene Werke zu einem bedeutend ermäßigten Preise zu beziehen. Es finden sich darunter Werke von Funck-Brentano, Günther, Regensberg, Schmid, Vehse usw. Näheres darüber in den Vereinsmitteilungen.

Jede Buchhandlung nimmt **Beitrittserklärungen,** sowie den Jahresbeitrag entgegen und besorgt die Uebersendung der Veröffentlichungen. Gegebenenfalls wende man sich an die Geschäftsstelle des Vereins der Geschichtsfreunde (Franckh'sche Verlagshandlung), Stuttgart, Pfizerstraße 5.

Jedermann kann jederzeit Mitglied werden;
bereits Erschienenes wird nachgeliefert.

Satzung.

§ 1. Der Verein der Geschichtsfreunde, Stuttgart, hat sich die Aufgabe gestellt, durch Veröffentlichung beachtenswerter Erscheinungen aus den Gebieten der Geschichte, Kultur- und Literaturgeschichte dem Interesse weiter Kreise für diese Zweige der Wissenschaft entgegenzukommen und die Kenntnisse seiner Mitglieder auf diesem Felde zu erweitern. Die Veröffentlichungen werden den Mitgliedern unentgeltlich oder zu einem besonders billigen Preise zugänglich gemacht.

§ 2. Die Geschäftsleitung, den Verlag und die Lieferung der Veröffentlichungen besorgt die Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Pfizerstraße 5. Alle Zuschriften, Sendungen und Zahlungen sind, soweit sie nicht bereits durch eine Buchhandlung Erledigung finden konnten, dahin zu richten.

§ 3. Mitglied kann jeder werden, der sich zu einem Jahresbeitrag von M 4.80 = K. 5.80 h ö. W. = Frs 6.40 (ohne etwaiges Porto) verpflichtet. Weitere Verpflichtungen und Rechte, als in dieser Satzung angegeben, erwachsen dem Mitgliede nicht. Der Eintritt kann jederzeit erfolgen; bereits Erschienenes wird stets nachgeliefert. Der Austritt ist gegebenenfalls bis 31. Dezember des Jahres anzuzeigen, womit alle weiteren Ansprüche an die Gesellschaft erlöschen.

§ 4. Siehe vorige Seite.

Sieben beliebige der nachverzeichneten **Nummern** können von jedem Mitglied für 1907 ausgewählt werden und werden dann lt. § 4 der Satzung **kostenlos** geliefert. Es ist jedoch bei Bestellung genau darauf zu achten, daß manche Werke durch ihren größeren Umfang Doppelbände sind und als 2 bezw. 3 **Nummern** zählen! (Für jede über 7 hinaus gewünschte Nummer sind 80 Pfg. nachzuzahlen.)

Nr. 11 **Regensberg,** Lissa.

Nr. 12 / Nr. 13 —„— Der Mainfeldzug — 2 Nummern.

Nr. 21 / Nr. 22 **Regensberg 1870/71:** I. Abt. Vorgeschichte des Krieges — 2 Nummern.

Nr. 23 / Nr. 24 —„— —„— II. Abt. Vorbereitungen zum Kriege — 2 Nummern.

Nr. 25 / Nr. 26 —„— —„— III. Abt. Die Einmarschkämpfe — 2 Nummern.

Nr. 27 / Nr. 28 —„— —„— IV. Abt. Trilogie von Metz — 2 Nummern.

Nr. 57 / Nr. 58 **Cillier,** Mein Onkel Benjamin — 2 Nummern.

Nr. 61 / Nr. 62 **De Foe,** Moll Flanders — 2 Nummern.

Nr. 63 / Nr. 64 / Nr. 65 **Funck-Brentano,** Halsband und Tod der Königin — 3 Nummern.

Nr. 66 / Nr. 67 **Uehse,** August der Starke — 2 Nummern.

Nr. 81 **Reitzenstein,** Urgeschichte der Ehe.

Jeder Band ist auch einzeln käuflich.

(*Die vermerkten Preise verstehen sich für Nichtmitglieder*).

Regensberg, 1866.

Erste populäre Schlachtenbilder aus dem Kriege 1866 auf Grund der neuesten Forschungen und Enthüllungen. Streng unparteiisch geschrieben und deshalb für Deutsche und Oesterreicher gleich interessant.

Von Dresden bis Münchengrätz

Illustriert, in farbigem Umschlag nur M 1.— = K 1.20 h ö. W.
Fein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Schildert den Ursprung des Krieges von 1866, den Einmarsch des preußischen Heeres in Sachsen und die ersten Zusammenstöße zwischen Preußen und Austro-Sachsen in Böhmen.

Gitschin

Illustriert, in farbigem Umschlag M 1.— = K 1.20 h ö. W.
Fein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

In vorurteilsfreier und lichtvoller Art behandelt der Verfasser den Kampf, der am 29. Juni den Austro-Sachsen statt des bereits winkenden Sieges eine schmerzliche Niederlage brachte.

Nachod

Illustriert, in farbigem Umschlag M 1.— = K 1.20 h ö. W.
Fein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Gleich übersichtlich wird darin der Kampf der II. oder Schlesischen Armee (unter dem Kronprinzen) in Böhmen vorgeführt, wo Steinmetz unter den schwierigsten Verhältnissen über Ramming siegte.

Trautenau

Illustr., mit 2 Karten versehen, in farb. Umschlag M 1— = K 1.20 h ö. W. Fein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Gablenz' Sieg, den er dank der Bravour seiner Truppe über das I. preußische Korps errang, findet hier eine eingehende packende Schilderung.

Von Skalitz bis Königgrätz

Mit Illustrationen und 2 Karten, geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W.
Fein geb. M 3.— = K 3.60 h ö W.

Durch die blutigen Kämpfe am Morgen des 28. Juni ist — nach Friedjungs treffendem Ausdruck — das Schicksal Deutschlands noch vor dem Tage von Königgrätz entschieden worden. Der Verfasser führt uns in lebendiger, Licht wie Schatten auf beiden Seiten gerecht verteilender Darstellung die tapferen Taten vom Treffen von Skalitz an bis zum Rückzug der Kaiserlichen hinter die Bistritz vor, wo die Schlußkatastrophe sich vollziehen sollte.

Königgrätz

Mit Illustr. und Karten, M 1.— = K 1.20 h ö. W.
Hochfein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Urteile der Presse: F. Regensberg bietet uns hier eine selten klare, durchaus übersichtliche und unterhaltende Darstellung der größten Schlacht des 19. Jahrhunderts. — . . . . Regensberg vermeidet in seinen glänzenden, mit dramatischem Schwung geschriebenen Schlachtenbildern vor allem jedes phantastische Beiwerk und hält sich nur an historisch erwiesene Tatsachen.

Jeder Band ist auch einzeln käuflich.

Regensberg, 1866.

Neu! Lissa Illustr., in farb. Umschlag M 1.— = K 1.20 h ö. W.
Fein geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Der kühne Angriff Tegetthoffs auf die weit überlegene ital. Flotte, der am 20. Juli 1866 dem zu Lande gedemütigten Oesterreich wenigstens zur See einen Ruhmeskranz einbrachte, erfährt hier eine des Gegenstandes würdige, großzügige, lebhaft bewegte Schilderung.

Neu!

Der Mainfeldzug

Illustriert, in farbigem Umschlag M 2.—
= K 2.40 h ö. W.
Fein geb. M 3.— = K 3.60 h ö. W.

Zum ersten Male werden hier dem großen Publikum in anschaulicher Schilderung die Kämpfe Preußens gegen die süddeutschen Kontingente vorgeführt und ziehen an dem Leser in bunten Bildern die Treffen von Kissingen, Aschaffenburg, Tauberbischofsheim vorüber. Besonderes Interesse bietet die Darstellung des Endes der reichsstädtischen Herrlichkeit Frankfurts. Der inhaltreiche Band sei als interessante Lektüre jedermann empfohlen.

Custoza Illustriert, in farbigem Umschlag M 2.— = K 2.40 h ö. W.
Fein geb. M 3.— = K 3.60 h ö. W.

Die Ruhmestaten Erzherzog Albrechts und seiner Braven in Oberitalien finden hier erstmals eine äußerst packende populäre Darstellung.

Langensalza Mit Illustrationen und einer Karte. Geh. M 1.50
= K 1.80 h ö. W. Fein geb. M 2.50 = K 3.— ö. W.

Eine übersichtliche Darstellung jenes Ehrentages der althannoverschen Armee, die alle seither erschienenen Aufklärungen und Enthüllungen darüber klar und objektiv zusammenfaßt, darf wohl auf allgemeines Interesse zählen.

Regensberg 1870/71 ist die erste umfangreiche Gesamtdarstellung des großen Krieges, worin die neuesten

Forschungen und Enthüllungen

aus jener Zeit berücksichtigt worden sind.

Regensberg, 1870/71,

erscheint in etwa 10 auch einzeln käuflichen Abteilungen (à 6—7 Bogen, mit Karten und Plänen). Jährlich werden 3—4 Abteilungen zum Preise von je M 2.60 ausgegeben.

Abteilung I: Vorgeschichte des Krieges

(Rache für Sadowa! — Die spanische Bombe. — Die Emser Depesche).

Abteilung II: Die Vorbereitungen zum Kriege

(Kriegserklärung Frankreichs. — Alles mobil! — Kriegspläne und der Aufmarsch der beiden Heere).

Neu! Abteilung III: Die Einmarschkämpfe

(Die Komödie von Saarbrücken. — Der erste Sieg (Weißenburg). — Eine improvisierte Schlacht (Wörth) — Die „Soldatenschlacht" bei Spichern).

Neu! Abteilung IV: Die Trilogie von Metz

(Colombey-Nouilly (14. Aug.); — Vionville-Mars la Tour (16. Aug.); — Gravelotte-St. Privat (18. Aug.).

Aus den vorliegenden Kritiken: . . . Manche von den Staatsmännern und hohen Militärs, die in jenem grandiosen Akt der Weltgeschichte eine Rolle spielten, haben den späteren Geschlechtern als ihr Vermächtnis Denkwürdigkeiten, Tagebücher und Briefsammlungen hinterlassen, die in den letzten Jahren der Oeffentlichkeit übergeben wurden — gerade das psychologisch Wertvollste, das Menschliche, das so manche bisher unbegreifliche Vorgänge unserm Verständnis ganz anders nahebringt, ist erklärlicherweise am längsten verborgen geblieben. Eben derartige Züge tragen wesentlich dazu bei, die Regensbergsche Schilderung des deutsch-französischen Krieges lebenswahr zu gestalten und ihr mitunter eine fast dramatische Spannung zu verleihen. Auch die militär-wissenschaftliche Forschung und Kritik hat nicht stillgestanden.

Das 17. und 18. Jahrhundert mit seinen Kriegsstürmen und Umwälzungen zählt für den Gang der Weltgeschichte zu den folgenreichsten, für den Literatur- und Kulturhistoriker zu den interessantesten Zeitabschnitten.

Um die Kenntnis dieser bewegten Zeit zu fördern, veröffentlicht der Verein der Geschichtsfreunde in zwangloser Folge eine

Bibliothek des 17. und 18. Jahrhunderts.

Aufnahme findet das Interessanteste, was dem Verständnis der Geschichte der Staaten und Höfe, der Literatur- und Kulturgeschichte dieses Zeitabschnittes dienen kann. Es erschienen bisher:

Briefe über die Zustände am französischen Hofe

unter Ludwig XIV.

von

Liselotte

(Herzogin Elisabeth Charlotte von Orléans, geb. Pfalzgräfin).

Nach dem Urteile von Ranke, Bischer, Scherr, W. Menzel, Behse usw. gehören diese hochinteressanten Briefe, die mit köstlicher Naivität und ursprünglicher Derbheit die Zustände an dem grundverderbten französischen Hofe schildern, zu den wichtigsten Quellenschriften der Kulturgeschichte.

Preis geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. In Liebhaberband M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Als neue Folge davon erschien:

Hof und Gesellschaft

in Frankreich am Anfang des 18. Jahrhunderts.

Auf Büttenpapier, geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W., geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Diderot, Die Nonne.

Auf Büttenpapier, geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. geb. M 3.50 = 4.20 h ö. W.

Hochinteressanter von Schiller und Goethe hochgeschätzter Sittenroman, in dem das Klosterleben kurz vor der französischen Revolution treffend und lebendig geschildert wird.

Glück und Unglück der berühmten

Moll Flanders

die, im Newgater Zuchthaus geboren, während eines unruhvollen Lebens von sechzig Jahren fünfmal verheiratet gewesen, darunter einmal mit ihrem leiblichen Bruder, dann zwölf Jahre lang Dirne zu London war, Hochstaplerin, acht Jahre lang nach Virginia zur Strafarbeit verschickt wurde und endlich dennoch reich, fromm und ehrbar starb. Eine Geschichte, aufgezeichnet nach ihren eigenhändig niedergeschriebenen Memoiren von

Daniel De Foe.

Auf Büttenpapier, geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. Fein geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Man könnte dieses Buch den ersten Grossstadtroman nennen, denn kein Autor vor De Foe hat das Typische all der Elemente, die die Großstadt — in diesem Falle London um 1700 — zu allen Zeiten ausmachen, so knapp und klar herauszubringen vermocht.

Funck-Brentano

Das Halsband der Königin und der Tod der Königin.

Nach neuen Quellen bearbeitet. Mit 22 Illustrationen.

Geh. M 4.— = K 4.80 h ö. W., in Liebhaberband geb. M 5.50 = K 6.60 h ö. W.

Von allen berühmten Prozessen hat wohl kaum einer solch eine nachhaltige Wirkung ausgeübt, wie der Halsbandprozeß, der am Vorabend der Revolution in den Händen der Politiker der Sturmbock wurde, mit dem sie die Monarchie ins Wanken brachten.

Funck-Brentano

Die Giftmischerinnen und die schwarze Messe

unter Ludwig XIV.

Mit acht Illustrationen, geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. — Fein geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Alle Ränke und alle Greuel des düsteren Dramas aus der Zeit Ludwigs XIV. entfalten sich hier vor unseren Augen. Gleich die Geschichte der Frau von Brinvilliers zeigt uns, wie diese Frau eine Menge Menschen, darunter ihre nächsten Verwandten durch Gift morbete und damit förmlich Schule machte, so daß das Arsenik zur wahren Manie „der ehrbarsten Menschen der Welt“ wurde. Scheußliche Szenen werden uns ferner geschildert, schwarze Messen, bei denen Kinder geschlachtet wurden, und zu denen die schöne Maitresse des Königs ihren nackten Leib als Altar hergab. Szenen, bei denen einem das Blut erstarrt, und die man nicht glauben würde, wenn der Autor nicht jeden Vorgang mit neuen Dokumenten belegte, die großenteils bisher noch nie veröffentlicht waren und meist den geheimen Archiven der Bastille entstammen.

der Starke

und Lieben

ard Vehse.

— Geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Gr. ist August der Starke, der Kurfürs
die interessanteste und populärste Fürsten
Ruhm allerdings weniger staatsmännischer
gelangte doch von seinen weitausschauender
Desto nachhaltiger blieb der Eindruck der
eit, die an Körperkraft ihresgleichen sucht
(man denke nur an Aurora von Königs
Fürstin Lubomirska ꝛc.) die „Chroniqu
eu und ungeschminkt wird hier das üppig
des kleinstaatlichen Herrschers nach Mach
der wankenden polnischen Herrlichkei

---

kulturgeschichtliches Werk.

te der Ehe

v. Reitzenstein.

0 h ö. W., geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

elumstrittensten Probleme der Kulturent-
lossen und von ganz neuen Gesichtspunkten
erfahren wie die Urmenschheit liebte und
ttung die rohen Triebe der Sinnlichkeit sich
ung bis zu dauerndem Zusammenleben
: Kulturmenschheit die höchste Form des
h schildert auch die Ehe besonders als
Einfluß von Aberglaube und Religion

Tillier

l Benjamin

on Ludwig Pfau.

Fein geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

storisch so wertvollem Werke in der berühmten
iebhaber und jedem Freund echten Humors

Beitrittserklärung.

Die Bestellkarte nimmt jede Sortimentsbuchhandlung) an. Wo der Bezug auf Schwierigkeiten stößt, schreibe man an die Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, die für Zusendung sorgen wird.*

Unterzeichneter tritt auf Grund der Satzung dem **Verein der Geschichtsfreunde** (Geschäftsstelle: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Pfizerstr. 5) bei, erbittet seine Mitgliedskarte und erhält für den Jahresbeitrag von M 4.80 für das 3. Vereinsjahr (April 1907—1908) je nach Erscheinen **kostenlos** folgende von ihm gewählten

sieben Nummern:

No. 11 — 12/13 — 21/22 — 23/24 — 25/26 — 27/28 — 57/58 — 61/62 — 63 bis 65 — 66/67 — 81.
(3 Nummern)

Inhaltsangabe siehe Seite 2 des Prospekts.

Nichtgewünschtes bitte deutlich zu durchstreichen.

Werden mehr als 7 No. gewählt, so ist für jede weitere No. 80 Pf. zu zahlen. Ausserdem erhalten die Mitglieder kostenlos die einmal im Jahr erscheinenden Hefte des „Geschichtsfreund".

[illegible]

[illegible]

*) Die Sortimentsbuchhandlung, welche die Bestellung [illegible] diese Karte mit ihrem Sampel versehen an die Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, einzuschicken, es erfolgt dann umgehende Zusendung.

In Vorbereitung:

August der Starke

sein Leben und Lieben

nach Eduard Vehse.

Geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. — Geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Neben Karl XII. und Peter d. Gr. ist August der Starke, der Kurfürst von Sachsen und König von Polen, die interessanteste und populärste Fürstengestalt seiner Zeit. Er verdankt seinen Ruhm allerdings weniger staatsmännischen Fähigkeiten und kriegerischen Erfolgen, gelangte doch von seinen weitausschauenden Plänen das wenigste zur Ausführung. Desto nachhaltiger blieb der Eindruck der leibes- und liebesgewaltigen Persönlichkeit, die an Körperkraft ihresgleichen suchte und mit zahllosen galanten Abenteuern (man denke nur an Aurora von Königsmark, Gräfin Kosel, die Türkin Fatime, Fürstin Lubomirska 2c.) die „Chronique scandaleuse" bereicherte. Wahrheitsgetreu und ungeschminkt wird hier das üppige Leben am Dresdener Hofe, das Streben des kleinstaatlichen Herrschers nach Macht und sein Ringen um die Befestigung der wankenden polnischen Herrlichkeit geschildert.

Neues hochinteressantes kulturgeschichtliches Werk.

In Vorbereitung:

Urgeschichte der Ehe

von Ferd. Frhr. v. Reitzenstein.

Mit Illustrationen, geh. M 1.— = K. 1.20 h ö. W., geb. M 2.— = K 2.40 h ö. W.

Eines der anziehendsten und vielumstrittensten Probleme der Kulturentwicklung wird hier dem Verständnis erschlossen und von ganz neuen Gesichtspunkten aus behandelt. Wen reizt es nicht, zu erfahren wie die Urmenschheit liebte und freite, wie mit dem Fortschreiten der Gesittung die rohen Triebe der Sinnlichkeit sich von zügelloser geschlechtlicher Vermischung bis zu dauerndem Zusammenleben veredelten, bis endlich in der Einehe der Kulturmenschheit die höchste Form des Liebeslebens erreicht ward. Das Buch schildert auch die Ehe besonders als **wirtschaftliche** Institution und den Einfluß von Aberglaube und Religion auf ihren Werdegang.

Claude Tillier

Mein Onkel Benjamin

deutsch bearbeitet von Ludwig Pfau.

Geh. M 2.— = K 2.40 h ö. W. — Fein geb. M 3.50 = K 4.20 h ö. W.

Unsere Neuausgabe von Talliers kulturhistorisch so wertvollem Werke in der berühmten Nachdichtung L. Pfaus wird jedem Bücherliebhaber und jedem Freund echten Humors hochwillkommen sein.

Beitrittserklärung.

Die Bestellkarte nimmt jede Sortimentsbuchhandlung) an. Wo der Bezug auf Schwierigkeiten stößt, schreibe man an die Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, die für Zusendung sorgen wird.*

Unterzeichneter tritt auf Grund der Satzung dem **Verein der Geschichtsfreunde** (Geschäftsstelle: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Pfizerstr. 5) bei, erbittet seine Mitgliedskarte und erhält für den Jahresbeitrag von M 4.80 für das 3. Vereinsjahr (April 1907—1908) je nach Erscheinen **kostenlos** folgende von ihm gewählten

sieben Nummern:

No. 11 — 12/13 — 21/22 — 23/24 — 25/26 — 27/28 — 57/58 — 61/62 — 63 bis 65 — 66/67 — 81.

(3 Nummern!)

Inhaltsangabe siehe Seite 2 des Prospekts.

Nichtgewünschtes bitte deutlich zu durchstreichen.

Werden mehr als 7 No. gewählt, so ist für jede weitere No. 80 Pf. zu zahlen.

Ausserdem erhalten die Mitglieder kostenlos die einigemal im Jahr erscheinenden Hefte des „Geschichtsfreund".

Ort, Tag und Name: .....

Falls die ordentlichen Veröffentlichungen hübsch gebunden gewünscht werden, wolle man dies ausdrücklich anzeigen. Zuschlag für die Einbände für Mitglieder à Einband 70 Pf. (für Nichtmitglieder à M 1.—), bei direkter Zusendung tritt außerdem Portozuschlag ein.

Verein der Geschichtsfreunde.

*) *Die Sortimentsbuchhandlung, welche die Bestellung vermittelt, braucht nur diese Karte mit ihrem Stempel versehen an die Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, einzuschicken, es erfolgt dann umgehende Zusendung über Leipzig.*

DG 558 .R4
Lissa,
Stanford University Libraries
3 6105 041 438 347

DG
558
R4

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.